Dannehl, Walter

Die Magdeburger Strassen-Eisenbahn-...

Halle a.S.

1913

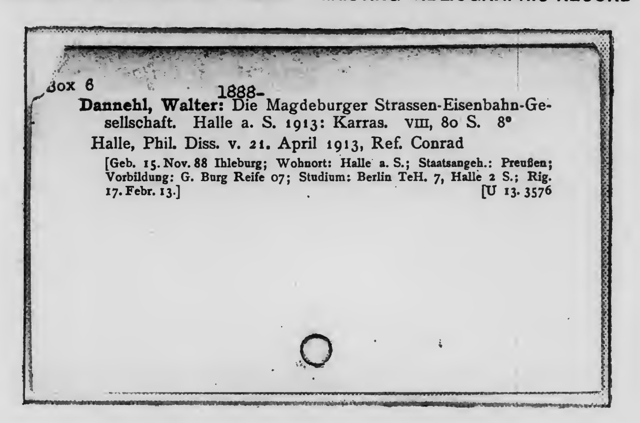
97-84167-30

MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD



Box 6 1888-

Dannehl, Walter: Die Magdeburger Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft. Halle a. S. 1913: Karras. VIII, 80 S. 8°
Halle, Phil. Diss. v. 21. April 1913, Ref. Conrad
[Geb. 15. Nov. 88 Ihleburg; Wohnort: Halle a. S.; Staatsangeh.: Preußen; Vorbildung: G. Burg Reife 07; Studium: Berlin TeH. 7, Halle 2 S.; Rig. 17. Febr. 13.] [U 13. 3576

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 8-26-97 INITIALS: PB

TRACKING # : 27253

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

M. Railroads

3

Box 6

DIE MAGDEBURGER STRASSEN-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

DER

HOHEN PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT

DER

VEREINIGTEN FRIEDRICHS-UNIVERSITÄT HALLE-WITTENBERG

VORGELEGT

VON

WALTER DANNEHL

AUS IHLEBURG (KREIS JERICHOW I)

HALLE A. S.

DRUCK VON EHRHARDT KARRAS

1913

DIE MAGDEBURGER STRASSEN-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

DER

HOHEN PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT

DER

VEREINIGTEN FRIEDRICHS-UNIVERSITÄT
HALLE-WITTENBERG

VORGELEGT

VON

WALTER DANNEHL

AUS IHLEBURG (KREIS JERICHOW I)

HALLE A. S.

DRUCK VON EHRHARDT KARRAS

1913

Referent: Herr Geh.-Rat Prof. Dr. Conrad.

Meiner lieben Mutter

Inhaltsübersicht.

Literaturverzeichnis.

O. Warschauer: Die monographische Darstellung der Aktiengesellschaften, Berlin 1910.

Van der Borght: Das Verkehrswesen, Leipzig 1894.

A. Haselmann: Die Aachener Kleinbahnen, Jena 1909.

H. Großmann: Die kommunale Bedeutung des Straßenbahnwesens beleuchtet am Werdegang der Dresdener Straßenbahnen, Dresden 1903.

L. Weiß: Die Tarife der deutschen Straßenbahnen, Karlsruhe 1904.

Hilse: Handbuch der Straßenbahnkunde, München 1892.

Hilse: Die Verstadtlichung der Straßenbahnen, Wiesbaden 1889.

Deichen: Die Kommunalisierung der Straßenbahnen in Deutschland Berlin 1899.

A. Damaschke: Aufgaben der Gemeindepolitik, Jena 1901.

Lindemann: Arbeiterpolitik und Wirtschaftspflege in der deutschen Städteverwaltung, Stuttgart 1904.

A. Weber-Bonn: Die Großstadt und ihre sozialen Probleme, Leipzig 1908.

Ludwig: Kommunalpolitik und Sozialdemokratie, Berlin 1910.

„Die Großstadt", Dresden 1903.

Report of the special Committee appointed to investigate the relations between cities and towns and street railway companies, Boston 1898.

Lord Avebury: Staat und Stadt als Betriebsunternehmer, 1909.

Möller: Wohnungsnot und Grundrente, aus Conrad's Jahrbücher III, Folge 23, Bd. 1.

Heiß: Wohnungsreform und Lokalverkehr.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Artikel: Stadterweiterungen und Wohnungsfrage.

Neefe: Jahrbuch deutscher Städte.

Sahling: Börsenpapiere.
Hertel und Hülse: Geschichte der Stadt Magdeburg, 1901.
Rückert: Finanzgeschichte Magdeburgs, 1904.
Esselborn: Lehrbuch des Tiefbaues, Leipzig 1910.
Zeitschrift für Kleinbahnen 1910 und 1911.
Jahrbuch des deutschen Transportarbeiterverbandes, 1910.
Quarck: Die deutschen Straßenbahner und ihre Arbeitsverhältnisse, 1906.
Jahresbericht des Transportarbeiterverbandes in Magdeburg, 1911.
Brösicke, Die Arbeitszeiten in den Straßenbahnen Preußens, 1906.
Die Geschäftsberichte der Gesellschaft.

Einleitung.

Die Entwicklung des städtischen Personentransportwesens.

Bevor der Entwicklungsgang der Magdeburger Straßeneisenbahn im einzelnen dargestellt wird, soll zunächst in großen Zügen die Entwicklung des städtischen Personenverkehrsgewerbes bis zum Aufkommen der Straßenbahnen skizziert werden.

Bei dem immer stärkeren Anwachsen der Städte spielt in der Neuzeit die Verkehrsfrage eine bedeutsame Rolle. Wenn man auch schon im Altertum und im Mittelalter einzelne Zentralisationsbestrebungen beobachten kann, so liefs doch die Einzwängung der Städte in einen kleinen, durch Mauer und Graben abgeschlossenen Ring kein allgemeines Verkehrsbedürfnis aufkommen, da es keine großen Entfernungen gab. Ein eigentliches städtisches Verkehrsgewerbe entwickelte sich deshalb erst um die Mitte des 17. Jahrhunderts, indem auf öffentlichen Plätzen Sänften zur Personenbeförderung gegen bestimmtes Entgelt aufgestellt wurden. Der erste Fiaker — Fortschritt in Leistungsfähigkeit und Beförderungsgeschwindigkeit — wurde in Berlin 1739 eingeführt. Und nach 100 Jahren, 1837, richteteman den ersten Omnibus ein, als man erkannt hatte, daß gewisse Strecken häufig und regelmäßig von vielen Personen benutzt wurden.[1])

Daß damit der Gedanke nahe gelegt war, die Vorteile einer zwangläufigen Bewegung auf eiserner Spurbahn zu

[1]) Vgl. Reuleaux: „Der Weltverkehr und seine Mittel“. Bd. II, S. 49.

benutzen — geringerer Reibungswiderstand und damit geringere Zugkräfte bei höheren Geschwindigkeiten und Verminderung der Erschütterungen — lag auf der Hand. So wurde denn schon 1852 in New-York die erste Straßenbahn eröffnet, der in Europa die Pariser 1854, in Deutschland die Berliner 1865 als erste folgten. Von da an wurden fast in jedem Jahr Straßenbahnen eröffnet, erst in den großen, volkreichen Städten, dann auch in den kleineren bis zu wenigen Tausend Einwohnern herab.

Die Magdeburger Strafseneisenbahn-Gesellschaft.

I. Die geschichtliche Entwicklung.

1. Die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Die erste deutsche Straßenbahn wurde in Berlin am 22. Juni 1865 eröffnet. Ihr folgten in den nächsten Jahren:[1])

1866 Hamburg.
1868 Stuttgart.
1872 Leipzig, Frankfurt a. M., Dresden, Hannover.
1873 Danzig, Ütersen, Berlin.
1875 Wiesbaden.
1876 Düsseldorf, Elberfeld—Barmen, Bremen, München, Metz.
1877 Karlsruhe, Köln, Breslau, Kassel, Magdeburg, Berlin.

Das sind im ganzen 21 Betriebseröffnungen bis zur Gründung der Magdeburger Bahn.

Diese wurde als Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 1 200 000 Mk. unter dem Namen „Magdeburger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft“ ins Leben gerufen. Die Konzession wurde am 28. März 1877 an den Ingenieur Johannes Büsing zu Charlottenburg erteilt und erstreckte sich auf den Bau der Linien Sudenburg, Buckau—Altstadt, Neustadt. Diese Konzessionierung geschah durch die Regierung als den Vertreter des Chausseefiskus, da nach dem Gesetz vom 16. Juni 1838, betreffend die Kommunikationsabgaben, die in Betracht kommenden Straßen in die Unterhaltungspflicht des Staates übergegangen waren. Aus diesem Grunde

[1]) Vgl. Hilse, Handbuch der Straßenbahnkunde, München 1892, Bd. I, S. 15.

wurde eine Zustimmung der Stadt zu dem Vertrage gar nicht eingeholt, was später zu langwierigen Prozessen führte, die uns noch im folgenden beschäftigen werden.

Sofort mit der Konzessionserteilung wurden die Arbeiten schnell in die Hand genommen, und schon am 16. Oktober 1877 konnte die Strecke Sudenburg—Altstadt eröffnet werden. Die Verlängerung bis Neustadt und die Eröffnung der andern Linie Buckau—Altstadt—Neustadt erfolgten bald darauf am 14. Dezember des gleichen Jahres.

Das Gleis war normalspurig, d. h. mit 1,435 m Abstand von Schiene zu Schiene. Diese Normalspurweite der Eisenbahnen wurde von den Straßenbahnen fast durchweg übernommen, um das Nebeneinanderlaufen von zwei Pferden zu ermöglichen. Sonst hätte für die geringeren Anforderungen, die an die Schnelligkeit der Straßenbahnen gestellt wurden, auch eine kleinere Spurweite genügt, zumal bei ihr die Anlagekosten [1]) bei weitem geringer sind und die Möglichkeit kleinerer Kurven und Krümmungsradien eine viel größere Anpassungsfähigkeit an mittelalterlich verschlungenes Straßengewirr zuläßt. Diese Vorteile haben dann auch nach Einführung des elektrischen Betriebes, besonders in der Mehrzahl der kleineren Städte, einen Sieg der Meterspur erwirkt. So zählte man in Preußen 1908 und 1909: [2])

Spurweite in m	Bahnen			
	1908		1909	
	absolut	in %	absolut	in %
1,435	57	32,4	62	34,4
1,000	106	60,2	108	60,0
0,750	2	1,1	2	1,1
0,600	2	1,1	2	1,1
gemischte	5	2,8	3	1,7
abweichende	4	2,3	3	1,7

[1]) Anlagekosten im Durchschnitt bei den preußischen Straßenbahnen: 357 000 Mk. pro km Vollspur und 134 000 Mk. pro km Schmalspur. S. Zeitschrift für Kleinbahnen 1911, S. 255.

[2]) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen 1911, Nr. 4.

Heute neigt man wieder zu der größeren Spurweite. Denn den wachsenden Anforderungen an Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit vermögen die kleineren Spurweiten nicht gerecht zu werden.

Der Unterbau wurde sehr solide hergestellt und zwar aus Phönix-Rillenschienen, Profil Nr. 7 a; Stegstärke 10 mm, Rinne 30 mm breit und 24 mm tief; Gesamtgleisgewicht bei 10 m langen Schienen 73,6 kg/m. Auf einer Schienenlänge Gleis: 4 Spurstangen (Flacheisen 60. 10 mm). [1])

Schon am 1. Dezember 1881 erfuhr die Bahnanlage eine Verlängerung um 500 m bis an das Ende von Sudenburg. Da hier besondere Terrainschwierigkeiten vorlagen, sodaß der Betrieb mit kleineren leichteren Wagen, getrennt vom übrigen stattfinden mußte, und da ein großer Verkehr auf dieser Strecke in den ersten Jahren nicht zu erwarten war, entschloß sich die Gesellschaft nur ungern auf Drängen der Behörden zu dieser Verlängerung, mußte aber auch fernerhin den Betrieb aufrecht erhalten, obwohl er mit großen Nachteilen und Kosten verknüpft war.

Mit dieser Verlängerung umfaßte die Bahnanlage bei einer Gleislänge von 14,39 km eine Betriebslänge von 9,86 km. Die Strecken waren zum großen Teil eingleisig gebaut worden. Als man aber zu einem intensiveren Betriebe übergehen wollte, mußten schon 1884 verschiedene eingleisige Strecken in zweigleisige umgeändert und zu diesem Zwecke 2070 m Gleis neu verlegt werden, ebenso auch in den folgenden Jahren.

1885 wurden Unterhandlungen mit den städtischen Behörden in Betreff der Anlage einer Zweigbahn auf der Leipziger Chaussee, nach dem neuen städtischen Begräbnisplatz, angeknüpft und zum Abschluß gebracht, deren Bau dann in der Generalversammlung vom 9. März 1885 genehmigt wurde. Die Eröffnung der 2967 m langen Strecke erfolgte am 1. Juni 1886. Ihr Betrieb erwies sich allerdings anfangs als recht wenig lohnend, einmal wegen der außerordentlich hohen Herstellungskosten und dann wegen

[1]) Vgl. Hütte 1905, Bd. II, S. 693.

der geringeren Frequenz. Außerdem waren noch vertragsmäßig von den Einnahmen 3½% als Abgabe an die Stadt zu zahlen. So ergab sich im ersten Jahre ein Verlust von zirka 9000 Mk. Als dann am 1. September 1887 der Betrieb bis ins Stadtzentrum erweitert wurde, ergab sich auch auf dieser Linie nach und nach eine bessere Frequenz und Rentabilität. Die Bahnanlage umfaßte jetzt 19,427 km Gleislänge bei 11,306 km Betriebslänge. Eine weitere Vermehrung erfuhr sie 1893 durch Ausbau von eingleisigen Strecken in zweigleisige und 1894 durch Weiterführung der Zweigstrecke Leipziger Straße bis zum neuerbauten städtischen Krankenhaus, die auf Wunsch der Stadt ausgeführt wurde. Diese Bahnanlage, 23,433 km Gleislänge und 12,138 km Betriebslänge, blieb dann unverändert bis zur Einführung des elektrischen Betriebes.

Eine besondere Erwähnung verdienen die Schwierigkeiten, die durch Pflasterarbeiten entstanden. In fast allen Straßen, ganz besonders außerhalb Magdeburgs, fand sich derartiges Pflaster vor, daß die Gesellschaft gezwungen war, um den einmal gewählten, schweren, soliden Gleisbau mit Phönix-Schienen durchführen zu können, überall umfangreiche Pflasterarbeiten vorzunehmen. Hauptsächlich in den neu angelegten Straßen am Krökenthor entbehrte der Untergrund noch so sehr der nötigen Festigkeit, daß mehrmals Umpflasterungen vorgenommen werden mußten, zumal gerade hier eine außerordentlich starke Frequenz von schwer beladenem Fuhrwerk das Übel wesentlich vermehrte. So wurden 1879 ohne jede Veränderung der Bahnanlage allein für Pflasterarbeiten 18245,94 Mk. ausgegeben.

Daß diese Verhältnisse zu Streitigkeiten zwischen den Beteiligten führten, ist nicht zu verwundern. Dazu kam noch, daß die Konzession von der Regierung allein, ohne Mitwirkung der Stadt, erteilt war. Um sich einen Einfluß auf die Bahn zu sichern, behauptete nun die Stadt, daß die Bahn sich an manchen Stellen des Breiten Weges als verkehrsstörend erweise, und klagte auf Wegnahme der Schienen, wurde aber damit abgewiesen. Dann bot sich ihr ein anderer Weg, um die früher versäumte Wahrung

ihrer Interessen der Gesellschaft gegenüber durchzusetzen. Durch das Dotationsgesetz vom 8. Juli 1875 war die Unterhaltungspflicht der Straßen vom Staat auf den Provinzialverband übergegangen und die Stadt hatte die Berechtigung erhalten, die Unterhaltung der Straßen gegen Entschädigung der Provinz wieder zu übernehmen. Der Magistrat beschloß, von diesem Rechte Gebrauch zu machen. So hatte die Gesellschaft bis 1881 zuerst mit dem Provinzialverbande und dann auch mit der Stadt dauernd Prozesse zu führen, die sich in der Hauptsache um Pflasterarbeiten drehten. Nachdem in den ersten Prozessen die Gesellschaft zur Bezahlung der Pflasterkosten verurteilt war, wurde zuletzt gelegentlich eines Prozesses wegen Pflasterung des Sommerweges in Neustadt die Frage prinzipiell zu ihren Gunsten von allen Instanzen entschieden und die bei einem nachteiligen Ausgange stark gefährdete Rentabilität sicher gestellt.

Freilich blieb auch später noch das Konto für Pflasterarbeiten ein durchaus unangenehmes. So mußten 1886 bei Herstellung der Zweigbahn auf der Leipziger Straße 40000 Mk. zu den Kosten der Pflasterregulierung als Abgabe an die Stadt gezahlt werden, d. s. pro laufenden m Gleis 13,5 Mk. Und im Jahre 1892 wurde eine Pauschalsumme von 55000 Mk. an die Stadt gezahlt, damit diese die Änderung der eingleisigen Strecken in zweigleisige gestatte und bei der Ausführung gewisser Straßenveränderungen die Herstellungskosten allein übernehme. Es war nämlich von der Stadt eine Verbreiterung und Geradelegung des Breiten Weges im Nortfrontgelände und der Schönebeckerstraße am Friedrich-Wilhelmsgarten beschlossen worden, die auch eine Verlegung der Bahnanlage bedingten. Wie beträchtlich die jährlichen, laufenden Ausgaben für Pflasterarbeiten und Schienenverlegungen waren, ergibt die umstehende Tabelle:

An Pferdebahnwagen waren 22 Stück angeschafft worden. Als dann in den nächsten Jahren die Bahnanlagen vergrößert und der Betrieb intensiver ausgestaltet wurde, vergrößerte man Jahr für Jahr den Wagenpark, um den

Jahr	Umgelegte Gleise m	Verlegtes Straßenpflaster m^2	Kostensumme Mk.
1884	2070	—	63 003,19
1891	3765	10 807	54 231,96
1892	4246	9 425	52 239,58
1893	2357	8 231	38 354,97
1894	4718	7 280	43 209,01
1895	855	7 626	31 335,31
1896	—	7 374	23 216,37

gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Es wurde aber der Fehler mancher anderen Betriebe vermieden, zu viel Wagen anzuschaffen. Denn eine große Reserve an Wagen zu halten, ist völlig überflüssig, wie die Erfahrungen gelehrt haben. Die Tabelle auf Seite 20 zeigt die jährlichen Bestände an Wagen.

Dieselbe vorsichtige Politik wurde auch bei der Anschaffung der Pferde verfolgt, und der anfängliche Bestand von 105 erst nach und nach dem Bedarf entsprechend vermehrt.

Auch die richtige Auswahl der Triebkräfte spielt bei einem Straßenbahnunternehmen eine große Rolle.[1]) Junge Pferde haben sich nirgends bewährt, da ihr Knochenbau den Anstrengungen des plötzlichen Anziehens und Bremsens nicht gewachsen ist, sodaß man überwiegend das vollendete 6. Jahr als Voraussetzung für die Verwendbarkeit im Straßenbahnbetriebe verlangt.

Für die Auswahl der Rasse sind die geplante Betriebsweise, die Neigungsverhältnisse, Untergrund und Pflaster von entscheidender Bedeutung. Gerade hierbei begangene Fehler sind für die Rentabilität mancher Bahnen verhängnisvoll geworden. So waren nach einer Untersuchung von Hilse (a. a. O.) bei der Großen Berliner Straßenbahn im Jahre 1890 von 11648 Pferden noch 5075 = 43,8 % vorhanden, nämlich

[1]) Vgl. Hilse a. a. O., Bd. II, S. 292.

von 2201 Normannen noch 1413 = 64,2 %
„ 3213 Preußen „ 1604 = 49,9 %
„ 578 Ungarn „ 279 = 47,5 %
„ 5525 Dänen „ 1765 = 31,9 %
„ 122 Russen „ 14 = 11,4 %

In Magdeburg wurde durchweg die dänische Rasse verwendet und hat sich stets gut bewährt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Pferdebestände in den einzelnen Jahren. Leider fehlt genaueres Material über die durchschnittliche Dienstfähigkeit der Pferde. Es läßt sich nur ersehen, daß jährlich ein Fünftel des Bestandes ausgemustert und durch Neuankäufe ersetzt wurde.

Jahr	Bestand am Anfang des Jahres	davon ausgemustert	Verloren durch Tod	neu angeschafft	durchsch. Tagesleistung in km	durchsch. Tagesration in Mk.	durchschn. tägl. Dienstunfähigkeit in %	Buchwert des Pferdes in Mk.
1878	—	—	—	—	—	2,01	—	825
79	105	—	1	—	20,77	1,81	—	701
80	104	—	—	—	—	2,08	—	—
81	104	6	1	12	21,5	2,17	7,5	553
82	109	—	—	—	—	2,18	—	—
83	112	21	—	44	22,5	1,90	11,6	556
84	135	26	1	52	21	1,90	11,2	593
85	160	30	1	45	21,6	1,79	10,2	588
86	174	33	4	53	21,8	1,76	10,1	592
87	190	34	3	51	23,7	1,64	12	588
88	204	38	5	57	23	1,68	13	581
89	218	41	5	106	22,73	1,90	13,2	630
90	278	55	6	66	23,15	1,78	12,2	605
91	283	56	5	73	22,16	1,79	9,6	594
92	295	59	0	64	22	1,68	9,1	577
93	300	60	0	60	22,67	1,56	9,5	564
94	300	62	2	60	22,79	1,55	11	553
95	296	58	3	64	23,10	1,34	12,2	551
96	299	62	0	64	22,3	1,26	10	515
97	301	64	4	64	23,65	1,19	12	450
98	297	59	3	64	23,03	1,25	10,5	400

Größere Verluste durch Epidemien hat die Gesellschaft nicht erlitten. Ein weiterer wichtiger Faktor sind die

Kosten der täglichen Ration (Hafer, Erbsen, Mais, Heu, Stroh, Kleie, Mohrrüben, Luzerne usw.), die beträchtlichen Schwankungen infolge der Ernte- und Marktverhältnisse ausgesetzt sind. Der höchste Preis wurde 1882 mit 2,18 Mk., der niedrigste 1897 mit 1,19 Mk. pro Pferd und Tag gezahlt. Das ergibt bei 300 Pferden pro Jahr einen Kostenunterschied von rund 110 000 Mk.

Berechnet man aus den täglichen Rationen die reinen Zugkosten pro Wagenkilometer, so ergeben sich diese mit 7—12 Pfg., während beim elektrischen Betriebe ihr Wert um 6 Pfg. schwankt.

Im Vergleich zu andern Städten hat hinsichtlich der Futterpreise die Lage Magdeburgs in der Mitte eines landwirtschaftlich hoch entwickelten Teiles von Deutschland nie exzeptionelle Verhältnisse gezeitigt. Eine Berechnung für die Jahre 1890 und 1891 zeigt, daß in 35 Städten der Preis der täglichen Ration erheblich billiger, in 24 Städten erheblich teuerer war, als in Magdeburg.

Außerordentlich hoch sind die in der beigefügten Tabelle angegebenen Prozentsätze der durchschnittlichen, täglichen Unbrauchbarkeit der Pferde, mit einem mittleren Werte von ungefähr 11 %. Doch entfällt der größere Betrag hiervon nicht auf Krankentage, sondern im allgemeinen auf Schonungstage, um die neu angekauften Pferde an den Dienst zu gewöhnen. Gerade auch dieses Moment spielte eine große Rolle, den Pferdebetrieb in Mißkredit zu bringen und seine Nachteile durch mechanische Triebkräfte zu beseitigen.

2. Die Magdeburger Trambahn-Gesellschaft.[1])

Obwohl das mächtig aufstrebende Magdeburg neben der bestehenden Nord—Süd—Verbindung auch ein Verkehrsmittel für die Ost—West—Richtung benötigte, erschwerten doch die verwickelten Wegebesitzerverhältnisse der Festung das Zustandekommen einer neuen Konzession lange Zeit. Erst als am 1. April 1884 auch die früher außerhalb der Festungsenceinte gelegenen, ehemals fiskalischen Chausseezüge durch Vertrag mit dem Landesdirektor der Provinz Sachsen in die Verwaltung und Unterhaltung der Stadt übergegangen waren, kamen die Verhandlungen wegen der Vergebung neuer Straßenbahnen zum Abschluß. Schon am 2. Mai 1884 wurde im Einverständnis des Polizeipräsidenten ein Vertrag zwischen der Stadt und dem Landbaumeister a. d. Kostenoble abgeschlossen, dessen Hauptpunkte folgende waren:

1. Die Stadt konzessioniert den Bau folgender Linien:
   a) eine Linie, die von der Friedrichstadt über den Großen Werder laufend, die Stadt von Osten nach Westen durchschneidet und sich vom Ulrichstor aus auf den beiden dortigen Chausseezügen, der Diesdorfer- und der Olvenstedterstraße, in das Stadtfeld zieht.
   b) Kaiserstraße—Gabelung—Nordfront.
   c) Alte Markt—Jakobstraße—Hohe Pfortestraße.
   d) Alte Markt—Herrenkrug.
2. Der Unternehmer ist verpflichtet, auf Verlangen weitere Linien zu bauen. Für diese übernimmt aber die Stadt eine Zinsgarantie bis 5 % des Anlagekapitals.
3. Der Magistrat behält sich das Recht der Genehmigung der Zeichnungen, Projekte, Betriebsarten, Tarife und Fahrpläne vor.
4. Für die Konzessionserteilung sind zu zahlen:
   a) eine einmalige Entschädigung von 100 000 Mk.
   b) als fortlaufende Abgabe 3½ % der Bruttoeinnahmen des gesamten Unternehmens, jedoch mindestens 14 000 Mk. jährlich.
   c) den dritten Teil des nach Verteilung einer Jahresdividende übrig bleibenden Gewinnes.
5. Der Vertrag läuft bis 1. Oktober 1924.
6. Die Konzession kann mit Genehmigung der Stadt an dritte weiter gegeben werden.

[1]) Leider hat die Besitzerin, eine englische A.-G., lange Zeit keine Geschäftsberichte veröffentlicht, sodaß die Darstellung sich auf die wichtigsten Daten beschränken muß, ohne auf die Entwicklung des näheren eingehen zu können.

Kostenoble trat seine Rechte sofort an die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Damm und Wendland ab, die 50 000 Mk. als die Hälfte der oben erwähnten Kaution hinterlegten. Von hier ging die Konzession an eine englische Aktiengesellschaft über, die unter dem Namen Magdeburger Trambahn-Gesellschaft die Ausführung in die Hand nahm. Die Linie a wurde schon am 12. November 1884 eröffnet, Linie b im Januar 1885 und die andern beiden Linien 1886. Die Herrenkrug-Strecke wurde mit Dampflokomotiven betrieben, die übrigen Linien mit Pferden.

Die Bahnanlage umfaßte 1885 an Bahnlänge 6873 m, an Gleislänge 9633 m, also in der Hauptsache eingleisige Strecken. 1897 sind die Zahlen 14 701 m, bezw. 25 544 m.

1897 waren vorhanden: 117 Angestellte, 54 Wagen, 150 Pferde. In 133 718 Fahrten wurden 1 113 276 Wagenkilometer zurückgelegt. Auf jedes Pferd kommt eine durchschnittliche Tagesleistung von 24,787 km.

Die Lokomotiven legten in 4588 Fahrten 49 355 Wagenkilometer zurück.

Befördert wurden 4 391 414 Personen. Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben betrug 127 165,89 Mk.

Diese günstigen Resultate sind aber nur für die letzten Jahre zu verzeichnen. In den ersten 10 Jahren ihres Bestehens arbeitete die Trambahn meist mit einem Defizit und konnte Dividenden nicht ausschütten. Der Hauptgrund dieser Unrentabilität liegt wohl in folgendem. Während die Straßenbahn die großen Vorstädte Neustadt, Sudenburg und Buckau durch die alles beherrschende Verkehrsader — den Breiten Weg — hindurch verband und somit nur das längste vorhandene Verkehrsbedürfnis erfüllte, mußte die Trambahn mit ihren Hauptlinien einen west-östlichen Verkehr erst ins Leben rufen. Sie entstand, als der innere Festungsgürtel aufgehoben und nun weite Flächen, vornehmlich im Westen das große „Stadtfeld“ der Bebauung frei gegeben wurden. Durch die Trambahn wurde die Erschließung und Bebauung dieser Flächen erst möglich: und nach und nach entstand hier ein großes Beamtenviertel

Daß die Spekulation auf das erwachende Verkehrsbedürfnis richtig war, beweist die jetzige enorme Frequenz der betreffenden Linien; nur in dem zeitlichen Tempo hatte man sich verrechnet. So fristete denn lange Zeit die Trambahn-Gesellschaft ihr Leben mit Hoffnungen auf die Zukunft, und als endlich sich diese zu erfüllen begannen, trat die Fusion mit der Pferdeeisenbahn-Gesellschaft ein. Daß auch die Pferdeeisenbahn auf der Linie Leipziger Chaussee ganz ähnliche Erfahrungen machte, ist schon früher erwähnt worden. Nur handelte es sich hier um eine Nebenstrecke, deren anfängliches Defizit vollauf durch die Überschüsse der Hauptlinien gedeckt werden konnte, bis sie sich selber rentierte.

Große Konkurrenzkämpfe zwischen beiden Gesellschaften haben nicht stattgefunden, da ihre Interessensphären wenig tangierten. Nur als Ende der 80er Jahre die Anlagen der Fürstenuferstraße hergestellt wurden, bewarben sich beide Gesellschaften um die Konzessionierung einer Linie Strombrücke—Fürstenwall—Bahnhof Unterwelt —Tauenzienstraße bezw. Gabelung. Wohl hauptsächlich aus Konkurrenzrücksichten! Denn eine Rentabilität war fürs erste mehr als zweifelhaft, da in der Hauptsache Güterverkehr in Betracht kam, die Straße teilweise nur eine ganz ungenügende Breite hatte und lange Strecken noch völlig unbebaut waren. Aus diesem Grunde zog auch bald die Trambahn ihr Gesuch ganz zurück, während die Pferdeeisenbahn so weitgehende Forderungen stellte, daß ihr Antrag abgelehnt wurde.

3. Die Magdeburger Straßeneisenbahn-Gesellschaft.

Die vielen Nachteile des Pferdebetriebes — Kostspieligkeit, Begrenzung der Geschwindigkeit und damit der Leistungsfähigkeit, geringe Betriebssicherheit, Abnutzung und Verunreinigung der Straßen durch die Pferde — hatten schon lange den Gedanken an mechanische Triebkräfte aufkommen lassen. Als Ersatz für Pferde kamen in Betracht: Petroleum, Gas, komprimierte Luft, hydraulischer

Druck, Seile und Kabel, Natronsalze, Dampf und Elektrizität; größere Bedeutung haben nur die beiden letzten erlangt.[1])

Dampfbetriebe, wie sie besonders in Nordamerika, Kanada, Frankreich und Italien eingeführt waren, erwiesen sich aber auch als wenig rentabel, wenn es sich um schnelle Zugfolge bei kleinen Zügen handelte. Auch bewirkten die Belästigungen durch Rauch und Lärm, daß der Dampfbetrieb in Deutschland behördlicherseits teilweise gänzlich verboten, teilweise großen Beschränkungen unterworfen wurde. Das allgemeine Interesse wandte sich daher bald dem elektrischen Antriebe zu, der die erwähnten Nachteile vollständig vermeidet und dafür folgende Vorteile aufweist: leichtere Überwindung größerer Steigungen, die Möglichkeit, größere Geschwindigkeiten anzuwenden, ruhigere und sichere Fahrt, rasches und ökonomisches Anfahren und Anhalten der Wagen, Reinhaltung der Straßen, bessere Anpassung an die wechselnden Bedürfnisse des Verkehrs, geringere Betriebskosten.

Freilich gelang es erst nach und nach der Elektrizität, sich durchzusetzen. In den ersten Jahren herrschten noch die größten Meinungsverschiedenheiten über ihre Zweckmäßigkeit, besonders da man sich zu Anfang noch gar nicht klar war, ob die Übertragung der elektrischen Energie durch unterirdische, oberirdische Leitung oder durch Akkumulatoren vorzuziehen sei. Nach und nach hat die oberirdische Zuleitung den Sieg errungen, so groß auch anfangs die Einwendungen gegen sie waren, die hauptsächlich in zwei Momenten gipfelten: Verunstaltung des Stadtbildes und Gefährdung des Publikums durch Drahtbruch. Die hieran geknüpften Befürchtungen haben sich nicht bewahrheitet, und so haben auch nach und nach die Hausbesitzer ihr Sträuben gegen die Anbringung der Rosetten an ihren Häusern aufgegeben. Freilich trägt die oberirdische Leitung nicht gerade zur Verschönerung des Stadtbildes bei; doch gewöhnt sich in der heutigen

[1]) Vgl. Egerer: Die Entwicklung der städtischen Personenverkehrsmittel. Geographische Blätter 1906, Bremen, S. 165.

Zeit das Auge schnell daran, zumal gerade in den Geschäftsstraßen die moderne Licht- und Farbenreklame das dünne Spinngewebe der Leitungsdrähte vollständig übersehen macht.[1])

Unterirdische Stromzuführung kommt heute wegen der bedeutend kostspieligeren Anlage und der größeren Gefahr der Betriebsstörungen ebensowenig wie Akkumulatorenbetrieb in Betracht, der sich nach Untersuchungen von Professor Kohlrausch 2,2mal so teuer stellt als Oberleitungsbetrieb und — statistisch nachgewiesen — unverhältnismäßig zahlreichere Unfälle im Gefolge hat, hauptsächlich, weil die Bremsverhältnisse der schwereren Wagen bedeutend ungünstiger sind.[2])

Den ersten praktischen Beweis der Durchführbarkeit einer elektrischen Straßenbahn brachte Werner Siemens mit seiner Versuchsbahn auf der Berliner Industrieausstellung 1879.[3]) Die hier gemachten günstigen Erfahrungen übertrug man nun auch auf die Praxis und eröffnete folgende elektrische Bahnen:

12. Mai 1881: Großlichterfelde.
29. April 1882: Charlottenburg—Westend—Spandauer Bock.
1884: Frankfurt a. M.—Sachsenhausen—Offenbach,
1885—1890: 285 elektrische Bahnen in Amerika.
1891: Halle a. S.

Von da an begann auch in Deutschland der Siegeszug der Elektrizität durch die Straßenbahnen. Bis zur Eröffnung der Magdeburger elektrischen Bahn im Jahre 1899 war schon in 85 andern Städten Deutschlands die Elektrizität eingeführt worden. Einen Beweis für die rapide Entwicklung liefert die folgende Tabelle aus der Nr. 1 und 6 der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ vom Jahre 1900. Danach waren vorhanden:

[1]) Zu erwähnen ist auch die moderne Wandlung des baulichen Schönheitsideals in der Richtung innerer Zweckmäßigkeit.

[2]) Die lebendige Kraft ist bekanntlich gleich dem halben Produkt aus der Masse mal dem Quadrat der Geschwindigkeit.

[3]) Vgl. Egerer a. a. O., S. 165.

	am 1. September der Jahre					
	1897	1898	1899	Zunahme 1898/99 in %	1900	Zunahme 1899/1900 in %
Hauptzentren f. elektr. Bahnen	56	68	89	30,9	99	12,5
Streckenlänge	957,1	1429,5	2048,6	43,4	2868,0	40,0
Gleislänge	1335,9	1939,1	2812,6	45,0	4254,8	51,3
Motorwagen	2255	3190	4504	41,2	5994	33,1
Anhängerwagen	1601	2128	3138	47,5	3962	26,3

Im Jahre 1899 haben von den 54 deutschen Städten, die mehr als 50 000 Einwohner zählten, ausschließlich elektrischen Betrieb 33 [27] Städte, ausschließlich Pferdebetrieb 8 [10] und gemischten Betrieb 13 [11][1]) Städte. In den Jahren 1908 und 1909 finden in Preußen bei den Straßenbahnen als Betriebsmittel Verwendung:[2])

Betriebsmittel	1908 Bahnen		1909 Bahnen	
	absolut	in %	absolut	in %
Dampflokomotiven	13	7,4	12	6,7
Elektrische Motoren	142	80,7	149	82,8
Pferde	14	7,6	13	7,2
Dampflokomotiven u. elektr. Motoren	1	0,6	—	—
Pferde u. elektr. Motoren	2	1,1	2	1,1
Drahtseile	4	2,3	4	2,2

In Magdeburg ging man erst verhältnismäßig sehr spät zu der neuen Betriebsart über, als schon etwa 70 kleinere Städte sich ihre Vorteile zu Nutze gemacht hatten. Die Verhältnisse gestalteten sich hier noch dadurch besonders schwierig, daß zugleich mit der Elektrisierung auch die Fusion der beiden Gesellschaften angestrebt wurde.

Schon im Jahre 1896 hatte die Pferdeeisenbahn mit der Stadt Unterhandlungen wegen Einführung des elektrischen Betriebes angeknüpft und auch in ihrer inneren Politik, besonders in Abschreibungen der Konten für Wagen und Pferde und der Schaffung flüssiger Mittel, darauf Rücksicht genommen. Im Jahre 1898 waren diese Verhandlungen soweit gediehen, daß in den Generalversammlungen vom 28. April und 22. Juli d. J. folgende Anträge vorgelegt und genehmigt wurden:

1. der mit der Stadt Magdeburg geschlossene Konzessionsvertrag;
2. der mit der Uniongesellschaft zu Berlin geschlossene Kaufvertrag über den Erwerb des Magdeburger Trambahn-Unternehmens;
3. der mit der Uniongesellschaft zu Berlin geschlossene Bauvertrag behufs Einrichtung des elektrischen Betriebes;
4. der mit der Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Berlin behufs Erhöhung des Grundkapitals geschlossene Finanzierungsvertrag.

Mit Genehmigung der Stadt Magdeburg erwarb die Pferdeeisenbahn das Trambahn-Unternehmen im Nov./Dez. 1897 für den Kaufpreis von 1 200 000 Mk. und führte beide Bahnen unter dem Namen Magdeburger Straßeneisenbahn-Gesellschaft weiter.

Für die Einführung des elektrischen Betriebes mußte außerdem noch, nach dem Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 die Genehmigung des Staates eingeholt werden. Wenn auch das Projekt sofort eine wohlwollende Beurteilung der betreffenden Behörden fand, war es doch nicht möglich, die umfangreichen Vorarbeiten soweit fertigzustellen, daß noch 1898 die staatliche Konzession erteilt wurde, sondern erst im Mai 1899. Die Gesellschaft erhielt damit die Berechtigung, den elektrischen Betrieb einzuführen, und übernahm der Stadt gegenüber die Verpflichtung, zunächst folgende Fahrlinien einzurichten:

Linie 1. Sudenburg—Breite Weg—Neue Neustadt;
Linie 2. Städtisches Krankenhaus in der Leipzigerstraße —Neue Neustadt;

[1]) Die eingeklammerten Zahlen gelten für 1898.
[2]) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen 1911, Nr. 4.

Linie 3. Buckau—Breite Weg—Alte Neustadt;
Linie 4. Westfriedhof—Friedrichstadt;
Linie 5. Olvenstedterstraße—Großer Werder;
Linie 6. (Ringlinie);
Linie 7. Rathaus—Herrenkrug.

Für die Linien 3 und 6 war noch die Möglichkeit etwaiger Änderungen vorgesehen.

Für den Fall, daß die Vollendung und Inbetriebnahme dieser Linien nicht spätestens am 1. Juli 1900 erfolgt war, mußte die Unternehmerin eine Konventionalstrafe von 15 000 Mk. zahlen.

Am 10. April 1900 wurde der Vertrag dahin abgeändert, daß die Ringlinie durch die Sandtor-, Pionier-, Pfälzer-, Gustav-Adolf- und Königstraße gelegt wurde. Die Linie 3 wurde über die Pfälzer- und Hohepforte- nach der Sandtorstraße geführt, die Linie 5 bis zur Königstraße verlängert.

In dem erstgenannten Vertrage behält sich die Stadt das Recht vor, andere Konzessionen an dritte Personen zu erteilen, sowohl zum Bau neuer Linien, als auch, unter gewissen Einschränkungen, zur Mitbenutzung bestehender Gleise und Anlagen gegen entsprechende Entschädigung. Doch ist bei Erteilung von neuen Konzessionen einem Angebot der Gesellschaft unter sonst gleichen Verhältnissen der Vorrang zu geben.

Außerdem ist die Gesellschaft verpflichtet, außer den bezeichneten Linien von fünf zu fünf Jahren den Ausbau von je 3 km neuer Strecken durchzuführen, sobald der Bau einem Verkehrsbedürfnis entspricht. Bei Meinungsverschiedenheiten hierüber entscheidet ein Schiedsgericht, bestehend aus dem Präsidenten der Kgl. Regierung, dem Präsidenten der Kgl. Eisenbahndirektion und dem ersten Vorsteher des Ältestenkollegiums der Kaufmannschaft zu Magdeburg.

Nachdem die Konzession erteilt war, ging man rasch an die Durchführung der baulichen Anlagen und eröffnete im Jahre 1899:

am 18. Juli die Linie 4: Olvenstedterstraße—Großer Werder;
am 27. Juli die Linie 3: Friedrichstadt-Westfriedhof;
am 15. September die Linie 1: Sudenburg—Neue Neustadt;
am 22. Oktober die Linie 5: Leipzigerstraße—Alte Neustadt;
am 1. Dezember die Linie 7: Ringlinie (teilweise);
am 20. Dezember die Linie 2: Buckau—Neue Neustadt.

Am 22. März 1900 wurde dann auch auf der Herrenkrugstrecke (Linie 6) der elektrische Betrieb eröffnet.[1]) Damit war die Durchführung des elektrischen Betriebes beendet. Die Bahnanlage umfaßte nunmehr 74,431 km Gleis.

Es standen nun noch die unter § 4 des Konzessionsvertrages[2]) erwähnten Verpflichtungen aus, betreffend eine Linie Großer Werder—Agnetenstraße. Aber obwohl schon am 11. April 1901 zur Beschaffung der Geldmittel für den Bau dieser Strecke Schuldverschreibungen in der Höhe von 1 500 000 Mk. ausgegeben waren, schob man doch die endgültige Ausführung immer wieder hinaus, und erst am 21. Dezember 1905 wurde der Betrieb auf dieser Strecke eröffnet. Damit stieg die Bahnanlage auf 81,610 km Gleis. Im Jahre 1909 wurde auf dem Herrenkrug eine Gleisschleife eingebaut, um den sich gerade hier manchmal in beängstigender Weise konzentrierenden Massenandrang glatt erledigen zu können. Am 1. November 1911 wurde noch die Linie 9: Hasselbachplatz—Kaiserstraße—Kaiser Wilhelmsplatz—Bötticherstraße eingerichtet, die aber keine umfangreichen Neubauten erforderte. Eine Übersicht über die Entwicklung des Betriebes bietet die umstehende Tabelle.

Bezüglich der Einzelausführungen, die von der Union-Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin[3]) hergestellt wurden, sei folgendes bemerkt: An Gleisen wurden Rillenschienen, Profil 9 des Bochumer Stahlwerkes, verlegt, auf der freien Strecke nach dem Herrenkrug dagegen Vignolschienen,

---

[1]) Die Reihenfolge der Nummern wurde gegen früher geändert.
[2]) Vgl. Seite 18.
[3]) Später mit der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft zu Berlin vereinigt.

Jahr	Gleis-länge in km	Motor-wagen	An-hänger-wagen	An-gestellte	km zurück-gelegt	Be-förderte Personen
1878	—	—	22	—	—	—
79	—	—	26	101	795 978	2 810 269
80	—	—	26	—	—	—
81	—	—	28	103	759 530	3 055 693
82	—	—	—	—	—	—
83	14,39	—	32	121	845 343	3 746 025
84	16,46	—	36	134	998 182	4 390 642
85	—	—	40	150	1 182 418	4 800 241
86	19,427	—	45	164	1 260 326	5 196 775
87	—	—	59	177	1 383 645	5 815 045
88	19,898	—	74	189	1 443 233	6 183 634
89	20,904	—	86	233	1 706 045	6 960 632
1890	20,872	—	100	239	1 916 545	7 375 202
91	—	—	100	245	1 940 981	7 447 840
92	22,076	—	102	244	1 957 620	6 960 049
93	22,122	—	102	244	1 997 949	7 100 384
94	23,433	—	102	246	2 025 612	7 073 289
95	—	—	102	246	2 025 556	7 633 273
96	—	—	102	246	2 041 966	7 839 134
97	—	—	102	254	2 070 375	8 449 499
98	—	—	102	253	2 092 597	8 684 271
99	68,733	112	126	482	3 658 298	15 486 046
1900	74,431	130	126	627	6 145 448	21 436 200
01	76,723	130	126	573	5 967 310	21 474 825
02	76,401	130	126	537	6 043 243	21 128 826
03	76,204	130	126	534	6 034 856	21 977 186
04	56,759	130	126	533	6 236 195	23 695 165
05	81,610	130	126	570	6 882 602	25 662 015
06	81,439	130	126	599	6 905 466	27 218 334
07	81,453	130	126	601	7 226 873	28 381 424
08	81,394	130	126	641	7 293 302	28 642 489
09	82,007	130	126	664	7 345 597	29 156 653
1910	82,117	130	126	685	7 922 191	31 221 824
1911	82,099	130	146	754	8 457 400	33 373 193

während zu Anschluß- und Remisengleisen noch Phönix-Rillenschienen aus den alten Beständen verwandt wurden. Die Normalspur behielt man bei. Die oberirdische Stromzuführung erfolgte nach dem System Thomson-Houston.

Die Aufhängung des Fahrdrahtes sollte nach Möglichkeit durch Querdrähte und Wandrosetten erfolgen; wenn das nicht möglich war, an Seitenmasten, oder auch unmittelbar an Auslegern von Seiten- oder Mittelständern. Als Stromabnehmer dienen überall Kontaktrollen. 1911 umfaßte die Oberleitung 80 403 m Leitungsdraht, 1749 Rohrmasten, 169 Gittermasten, 67 Gittermasten mit Auslegern und 858 Rosetten. Die unterirdische Speiseleitung hatte 19 912 m Kabel.

Vertragsmäßig erhält die Gesellschaft die elektrische Energie vom Magdeburger Elektrizitätswerk geliefert. Wollte sie eine eigene Kraftzentrale einrichten, so müßte sie 10 % vom Wert des gesamten Stromverbrauches, mindestens aber 0,6 Pfg. pro Kilowattstunde als Abgabe an die Stadt entrichten.

Der vom Magdeburger Elektrizitätswerk gelieferte Strom ist ein Gleichstrom von 550 Volt mit erlaubten Spannungsschwankungen von 530 bis 580 Volt. Für den Gesamtbetrieb darf eine gleichzeitige Entnahme von maximal 1250 Ampère stattfinden. Der Preis für den entnommenen Strom betrug früher[1]) für die erste Million Kilowattstunden 10 Pfg. pro Stunde, für jeden weiteren Verbrauch 9 Pfg. pro Stunde. Wenn aber der jährliche Gesamtverbrauch 2 Millionen Kilowattstunden überstieg, so betrug der Preis pro Kilowattstunde auch schon für die erste Million nur 9 Pfg.

Durch Nachtrag vom 20. Juni/24. Juli 1908 wurde dieser Vertrag dahin geändert: der Preis für die ersten 3 Millionen Kilowattstunden beträgt 8 Pfg. für die Stunde; für die 4. Million wird ein Nachlaß von 10 %, für die 5. Million ein Nachlaß von 15 %, für die 6. Million ein Nachlaß von 20 % und für alle weiteren Millionen ein Nachlaß von 25 % auf den Grundpreis von 8 Pfg. für die Kilowattstunde gewährt. Den jährlichen Verbrauch an elektrischer Energie zeigt die umstehende Tabelle:

[1]) Vertrag vom 23. September 1897.

Jahr	Verbrauch an elektrischer Energie in Kw. Std.	K. W. Std. pro Wagenkilometer	Zugkraftkosten pro Wagen km in Pf.	Betriebsunkosten pro Wagen km in Pf.	Einnahmen pro Wagen km in Pf.	Frequenz pro Wagen km
1900	2 951 077	573,56	6,8	22,23	32,14	3,5
1901	2 920 708	532,0	6,7	22,64	32,78	4,36
02	2 559 867	461,42	6,8	22,42	31,65	4,21
03	2 418 648	417,61	6,068	21,29	32,85	4,34
04	2 658 563	448,68	6,099	21,18	34,14	4,52
05	2 856 685	457,98	6,187	21,07	33,31	4,46
06	2 956 078	467,91	6,609	21,85	35,17	4,70
08	2 961 883	470,3	6,259	23,16	34,80	4,68
09	2 925 548	441,72	6,193	23,47	35,16	4,73
1910	3 126 278	450,24	5,78	24,05	34,94	4,72
1911	3 512 736	481,03	6,10	25,63	34,97	4,74

Bemerkenswert ist die Entwicklung der Betriebsunkosten pro Wagenkilometer. Während diese beim Pferdebetrieb meist über 30 Pfg. betrugen, sanken sie mit Einführung des elektrischen Antriebes auf 22 und 21 Pfg. herunter. Von 1906 an macht sich aber die Abnutzung der Betriebsmittel und die allmähliche Steigerung der Unkosten geltend, so daß das Jahr 1911 schon wieder 25,63 Pfg. Unkosten pro Wagenkilometer zeigt, während eine entsprechende Steigerung der Einnahmen nicht zu verzeichnen ist. Hinsichtlich der Rentabilität wird freilich diese Verschlechterung des Betriebskoeffizienten durch Steigerung der Verkehrsdichten und Umsätze bei gleichbleibendem Betriebskapital wettgemacht.

An Motorwagen wurden 112 Stück angeschafft, während die alten Pferdebahnwagen zu Anhängern umgearbeitet wurden. 1912 belief sich der Bestand auf 130 Motor- und 146 Anhängerwagen. In den letzten Jahren ist man auch zu den großen vierachsigen Wagen übergegangen, die an Leistungsfähigkeit, Rentabilität und Bequemlichkeit für das Publikum einen wichtigen Fortschritt bedeuten.

Die Bahnhöfe Sudenburg, Buckau, Wilhelmstadt, Neue und Alte Neustadt wurden für den elektrischen Betrieb

umgebaut, außerdem auf dem Bahnhof Herrenkrug noch eine Hauptreparaturwerkstatt eingerichtet. Am Endpunkt dieser letzten Strecke errichtete man, einem Wunsch der städtischen Behörden nachkommend, eine Bahnhofshalle, die auch mit Sperrvorrichtungen versehen wurde, um an Ausflugstagen beim Anprall der ins Stadtinnere zurückflutenden Menschenmassen einen geordneten Betrieb durchführen zu können.[1])

Zur besseren Ausnutzung des Bahnhofgrundstückes in der Wilhelmstraße wurde 1900 ein Nachbargrundstück von 8 a 87 qm Flächeninhalt zum Preise von 30 000 Mk. erworben und ebenso 1911 ein an Bahnhof Herrenkrug-Chaussee angrenzendes Grundstück von 9692 qm Flächeninhalt zum Preise von 84 726 Mk.

Hinsichtlich der Reinigung, Unterhaltung und Erneuerung des Pflasters oder der Chaussierung war die Gesellschaft, laut Vertrag von 1897, verpflichtet, einen jährlichen Beitrag von 30 Pfg. pro Quadratmeter Bahnkörper zu zahlen. Unter Bahnkörper wird dabei der Landstreifen verstanden, der zwischen den beiden äußersten Schienen liegt, außerdem je 30 cm außerhalb dieser Schienen. Die Stadt war aber berechtigt, statt dessen eine einmalige Abfindung von 1200000 Mk. zu verlangen und machte am 1. Januar 1900 von diesem Rechte Gebrauch. Übersteigt jedoch der Bahnkörper die Größe von 100 000 qm, dann tritt für das Mehr die oben genannte jährliche Abgabe von 30 Pfg. pro Quadratmeter wieder ein.

In der Genehmigungsurkunde vom 24. April 1899 war die Maximalgeschwindigkeit auf 16 km pro Stunde festgesetzt, mit Einschränkungen in den belebten und engen Straßen auf 12 und 8 km. Eine Ausnahme bildete nur die Herrenkrugchaussee, auf der eine maximale Geschwindig-

[1]) Wie notwendig gerade diese Maßregel war, kann man besonders nach den großen Pferderennen beobachten, die in den letzten Jahren die rührige Initiative des Magdeburger Rennvereins ins Leben gerufen hat, zumal vorläufig noch die elektrische Bahn das einzige Massenbeförderungsmittel zu diesen Veranstaltungen auf den Herrenkrugwiesen ist.

keit von 25 km gestattet war. In einem Nachtrag vom 10. September 1904 wurden auf den meisten Strecken die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten hinaufgetetzt und zwar auf 10, 15, 18 und 20 km im Stadtinneren und 30 km auf der Herrenkrugstrecke. Nur auf besonders gefährlichen Strecken, wie einem Teil des Breiten Weges und den Brücken, blieb man aus Gründen öffentlicher Sicherheit bei 8 km stündlicher Maximalgeschwindigkeit stehen. In wirtschaftlicher Beziehung entspricht eine derartig niedrige Geschwindigkeit den modernen Verkehrsansprüchen keineswegs mehr und führt auch sicherlich eine Schädigung der Gesellschaft herbei.[1]) Desgleichen erfordert die wachsende Wohnungsdezentralisation immer mehr, die nach den Außenorten führenden Verkehrsmittel für größere Geschwindigkeiten einzurichten. Der „Hunger nach Zeitersparnis“ hat daher in den Millionenstädten Hoch- und Untergrundbahnen ins Leben gerufen. In den mittleren Städten sind sie aber vorläufig wegen der gewaltigen Kosten noch unmöglich. Doch kann man hier die Geschwindigkeit der Straßenbahnen durch Reservierung auf einem eigenen Bahnkörper noch bequem um 33 % steigern und so den meisten Ansprüchen vollauf gerecht werden. Leider ist diese Maßregel im allgemeinen nur bei der Anlage neuer Straßen möglich und hier auch in den letzten Jahren mit bestem Erfolge angewendet, zumal diese Bauart noch viele andere Vorteile hat, wie: angenehmeres Wohnen in solchen Straßen, elastischere Unterbettung der Gleise, weiches Fahren, Dämpfung des Geräusches, Vermeidung der Staubbildung durch die Wagen, ästhetische Wirkung der grünen Rasenflächen und last not least beträchtliche Einschränkung der Gefahrenziffer durch Einfassung des Bahnkörpers mit Hecken usw.[2]) Für die vorhandenen alten Straßenzüge ist aber eine solche Anlage nur sehr selten noch nachträglich durch-

[1]) Bei gutem Wetter verzichten viele Leute auf die Benutzung der Straßenbahn — beispielsweise auf dem Breiten Weg — weil sie „zu Fuß schneller hinkommen“!

[2]) Vgl. Beschleunigter Verkehr auf Straßenbahnen, von Stahl, Zeitschrift für Kleinbahnen, 1910, S. 525 f.

führbar. Hier bleibt nur der Übergang zur Unterpflasterbahn, wenn der Verkehr zu stark anschwillt. In London findet man heute schon diese Bauweise. Die Straßenbahnen der Vorstädte sind beim Eintritt in das Stadtzentrum teilweise unterirdisch weitergeführt, da hier gesetzlich jede Niveaubahn verboten ist. Seit einigen Jahren plant man auch für die Leipzigerstraße in Berlin eine derartige Maßregel.[1]) Und in absehbarer Zeit wird man vielleicht auch in Magdeburg für den Breiten Weg ähnliche Abhilfepläne erwägen müssen.

II. Die finanzielle Entwicklung.

Die Magdeburger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft war 1877 mit einem Kapital von 1 200 000 Mk., bestehend aus 2400 Aktien à 500 Mk., gegründet worden. Die Hälfte der Aktien war vom Bankhaus Erlanger Söhne in Frankfurt a. M., die andere Hälfte von einer größeren Anzahl Personen in Magdeburg übernommen.

Die Höhe des Aktien Kapitals erwies sich auch dem Umfange des Unternehmens als durchaus angemessen, sodaß die Gesellschaft in den ersten Jahren nicht genötigt war, — abgesehen von einigen geringen kurzfristigen Hypotheken, — größere Leihkapitalien aufzunehmen. Ebenso blieb es ihr auch erspart, im Gegensatz zu Straßenbahnen mancher anderer Städte,[2]) Kapitalreduktionen vornehmen zu müssen.

Die Höhe des benötigten Grundkapitals für ein Straßenbahnunternehmen bestimmt sich nach dem Umfange, in welchem es geplant ist, dem örtlichen Verkehrsbedarf, der Gestaltung des Bebauungsplanes, der Bevölkerungszahl und -Dichtigkeit, der Ausdehnung des Weichbildes, sowie

[1]) Vgl. Kemman, Gutachten über die Tunnelprojekte der Großen Berliner Straßenbahn; Cauer, Die Tunnelentwürfe der Großen Berliner Straßenbahn im Lichte der Kemman'schen Begutachtung; O. Blum, Bericht über die Entwürfe der Großen Berliner Straßenbahn zur Frage der Unterstraßenbahn in Berlin; E. Mattersdorf: Berliner Straßenbahnverkehrsnot.

[2]) Z. B. Crefeld, Offenbach, Aachen, Berlin.

der Ort und Menge der Güterbeschaffungen. Wie sehr verschieden die Bedürfnisse und Mittel der einzelnen Betriebe sind, veranschaulicht die folgende Tabelle:[1])

Betrieb	Grundkapital in 1000 Mk.	Bahnhöfe		Bahnbau		Triebkraft		Wagen		Ausrüstungen	
		Mk.	%	Mk.	%	Mk.	%	Mk.	%	Mk.	%
Magdeburg . .	1560	671 948	43,07	572 722	36,71	175 647	11,26	165 345	10,59	1 000	0,06
Breslau . . .	2500	—	—	2 518 988[2])	100,76	313 433	12,55	293 652	11,75	65 113	2,6
Düsseldorf . .	1891	36 946	1,95	1 779 111	94,05	39 319	2,08	65 493	3,46	6 365	0,33
Frankfurt a. M.	2183	719 086	32,79	1 886 908	85,99	188 777	8,58	253 973	11,58	28 123	1,28
Halle a. S. . .	795	152 114	19,13	527 910	66,4	54 135	6,81	46 592	5,86	675	0,08
Königsberg . .	2461	405 693	16,48	1 668 956	67,81	106 889	4,34	118 620	4,77	2 558	0,10
Nürnberg . .	2300	195 329	8,49	1 344 232	58,44	74 000	3,22	108 600	4,72	5 000	0,22
Posen	1000	137 692	13,76	764 124	76,41	17 172	1,71	17 801	1,78	15 068	1,50
Stettin . . .	1423	531 710	37,36	672 055	47,93	146 378	10,29	66 250	4,65	4 000	0,28
Stuttgart . .	1695	783 129	46,20	1 059 251	62,49	226 234	13,34	358 474	21,15	22 889	1,35

[1]) Vgl. Hilfe a. a. O., Bd. II, S. 262.
[2]) inkl. Bahnhöfe.

Dieses Aktienkapital blieb lange Zeit dasselbe. Erst 1898 trat eine Erhöhung auf 4 800 000 Mk. ein, um das Trambahnunternehmen ankaufen und den elektrischen Betrieb durchführen zu können. Es wurden 3600 neue Aktien à 1000 Mk. ausgegeben, von denen 1 200 000 Mk. — und zwar die Nr. 1 — 1200 — den Kaufpreis für das von der Union-Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin erworbene Trambahnunternehmen bildeten. Die restlichen Nr. 1201—3600 sind an die Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Berlin zum Kurse von 140 %, abzüglich 5 % Stückzinsen vom Tage der Einzahlung bis zum 31. Dezember 1898, begeben worden, mit der Verpflichtung hiervon 1200 Stück innerhalb einer Präklusivfrist von 10 Tagen den alten Aktionären der Gesellschaft zum Kurse von 145 %, abzüglich 5 % Stückzinsen vom Tage des Bezugs biz 31. Dezember 1898, so anzubieten, daß auf je 2 alte Aktien von nominell 500 Mk. eine neue Aktie von 1000 Mk. bezogen werden konnte. Diese Verpflichtung wurde durch öffentliches Aufgebot vom 17.—26. November 1898 erfüllt. Während die Nr. 1—1200 schon sofort dividendeberechtigt waren, nahmen die Nr. 1201 —3600 erst vom 1. Januar 1900 an dem Ertrage des Unternehmens teil, erhielten jedoch für das Jahr 1899 5 % vom Nennwert als Bauzinsen, zahlbar am 1. Juli 1899 und 1. Januar 1900.

Schon im nächsten Jahre war eine neue Kapitalserhöhung notwendig, als die Stadt statt jährlicher Beiträge für Unterhaltung und Reinigung des Pflasters eine einmalige Abfindung von 1 200 000 Mk. zum 1. Januar 1900 verlangte. Es wurde daher in der Gen. Vers. vom 19. Dezember 1899 der Beschluß gefaßt, das Grundkapital der Gesellschaft durch Ausgabe von 1200 neuen Aktien — Nr. 3601—4800 — auf 6 000 000 Mk. zu erhöhen. Diese neuen Aktien sollten vom 1. Januar 1900 ab gleichmäßig mit den alten Aktien an der Dividende teilnehmen und wurden dem Bankhaus Born und Busse in Berlin zum Kurse von 104 % übergeben, mit der Verpflichtung, sie den alten Aktionären zum gleichen Kurse zuzüglich 4 % Stückzinsen vom 1. Januar 1900 bis zum Tage der Einzahlung und dem Schlußscheinstempel

derart anzubieten, daß auf 4000 Mk. alte Aktien eine neue Aktie à 1000 Mk. bezogen werden konnte. Das Bankhaus Born und Busse bezahlte sofort am 19. Dezember 25 % des Betrages und der Rest am 12. Januar 1900.

Jedoch auch diese Vervierfachung des Aktienkapitals in der kurzen Frist von 2 Jahren genügte noch nicht, um alle Ausgaben zu decken, die die Durchführung des elektrischen Betriebes erforderte. Man entschied sich aber diesmal nicht für eine Erhöhung des Aktienkapitals, in der Überlegung:[1]) wenn bei einem Betriebe, der bereits eine hohe Gewinnverteilung abwirft, neue Kapitalien nötig werden, vornehmlich für den Ausbau bestehender Bahnnetze oder Vermehrung der Betriebsmittel, also zweckmäßige Erweiterungen, aus denen mutmaßlich mehr als die landesübliche Verzinsung und angemessene Tilgung zu erzielen ist, so wirkt ein Darlehen viel vorteilhafter als eine Erhöhung des Aktienkapitals, da diese neuen Betriebsmittel, anstatt die Dividende der alten Aktien herabzudrücken, im Gegenteil zur Erhöhung derselben beizutragen vermögen.[2]) Darum beschloß die Gen. Vers. vom 24. März 1900 Schuldverschreibungen in der Höhe von 3000000 Mk. auszugeben mit 4½ % Verzinsung ab 1. April 1900 und unkündbar bis 1. Januar 1906; von da ab in längstens 44 Jahren im Wege jährlicher Auslosung. Zurückzahlung mit einem Zuschlag von 3 % des Nennwertes. Trotz eines vorhergesehenen Tilgungsplanes behielt sich aber die Gesellschaft das Recht vor, die Tilgung zu verstärken oder die ganze Summe mit 6 monatlicher Frist zu kündigen.

Auch im nächsten Jahr machte besonders der weitere Ausbau der Ringbahn eine neue Ausgabe von Obligationen im Betrage von 1500000 Mk. nötig, die vom 1. April 1901 an zu verzinsen waren, im übrigen dieselben Bedingungen wie die erste Ausgabe hatten.

[1]) Vgl. Hilfe a. a. O., Bd. II, S. 253.

[2]) Hätte z. B. die Gesellschaft ihr Aktienkapital um 3000000 Mk. erhöht, so wäre es ihr im Jahre 1900 nur möglich gewesen 7 % Dividende statt 9 % auszuschütten.

Beide Obligationsanleihen waren ursprünglich 4½ prozentig. Im Jahre 1906 aber wurde zwecks Konvertierung in 4 % die gesamte Summe zum 1. Oktober gekündigt und zur Durchführung der Konversion mit einem Bankenkonsortium unter Führung der Diskonto-Gesellschaft ein entsprechendes Abkommen getroffen. Am Schluß des Jahres waren von den Obligationen nur noch 48500 Mk. nicht zur Umstempelung eingereicht. Die Kosten dieser Konversion betrugen 79246,43 Mk.; dafür ergab sich ein jährlicher Zinsgewinn von 22500 Mk.

Im Jahre 1906 wurde erstmalig begonnen, Obligationen auszulosen. Es wurden 36000 Mk. zum Kurse von 103 % zurückgezahlt. Von da an jährlich 1500 Mk. mehr. Die für die Auslosung erforderlichen Beträge wurden jedesmal auf Gewinn- und Verlustkonto berechnet.

Über die Vermögenswerte der Gesellschaft gibt die Tabelle Seite 32 Aufschluß. Naturgemäß nimmt das „Konto für Einführung des elektrischen Betriebes" den weitesten Raum unter den Aktiven ein. Im Jahre 1911 steht es mit 10912009,09 Mk. unter 13466035,23 Mk. Gesamtaktiven. Leider ist in den letzten Jahren keine Scheidung der einzelnen Teile dieses Kontos mitgeteilt. Im Jahre 1901, kurz nach Einführung des elektrischen Betriebes belief es sich auf 9867956,43 Mk. und zwar:

Gleisanlage	2911652,51	Mk.
Bahnhöfe	1037733,48	„
Wagen	2047819,34	„
Oberirdische Leitung	770638,94	„
Speiseleitung	536415,82	„
Telephon- und Telegraphen-Schutz	175284,44	„
Bahnbau- und Konzessionskonto	2264953,27	„
Werkstätteneinrichtung	123458,58	„

Dann aber verzichtete die Gesellschaft mit Rücksicht auf die Schaffung eines Aktienkapitaltilgungsfonds auf die getrennte Weiterführung dieser einzelnen Konten, sodaß sich ihre Entwicklung im einzelnen nicht weiter verfolgen läßt.

An Grundstücken und Gebäuden sind 1879 die Depots Sudenburg, Neustadt und Buckau vorhanden, im Gesamtwert von 333143,45 Mk. Auf die Gebäude sind durchschnittliche Abschreibungen von 3—5 % gemacht worden. Durch Ankäufe und Neubauten stieg dann der Wert auf 866185 Mk. im Jahre 1901. Darauf verschwand das Gebäudekonto im Konto für Einführung des elektrischen Betriebes, und nur das Grundstückkonto mit 618185 Mk. blieb zurück.

An Hypotheken ist — abgesehen von einer kleinen, bald wieder zurückgezahlten Hypothek von 21000 Mk. von 1878 bis 1880 — im Jahre 1888 eine Hypothek von 60000 Mk. auf das neu angekaufte Grundstück „Bahnhof Buckau" aufgenommen, bei einem Kaufpreis von 144242,50 Mk. Dann wurden im nächsten Jahre zur Beschaffung von Betriebsmaterial usw. die andern Grundstücke durch Hypotheken im Betrage von 300000 Mk. zu 4 % belastet. Diese Hypotheken wurden aber schon 1896 und 1897 aus den verfügbaren Mitteln zurückbezahlt. Seitdem sind die Grundstücke schuldenfrei geblieben.

An Effekten hatte die Firma bis zum Jahr 1900 im allgemeinen 2—2½ % ihrer Vermögenswerte aufzuweisen. 1901 stieg durch Nicht-Begebung von 500000 Mk. eigenen Obligationen der Effektenbesitz plötzlich auf 545818 Mk. Dann kam der am 1. Januar 1902 in die Bilanz aufgenommene Aktienkapitaltilgungsfonds mit seinen Effekten dazu, sodaß sich 1911 an Effekten 1277651,07 Mk. vorfinden, d. s. 9,45 % des Gesamtvermögens. Bei einer derartigen Höhe haben sich natürlich, besonders in den letzten Jahren, Kursverluste unangenehm bemerkbar gemacht.

Die Höhe der Barsummen und Bankguthaben der Gesellschaft weist in den einzelnen Zeiten ganz außerordentliche Verschiedenheiten auf, je nachdem die Bilanz am Beginn oder am Schluß größerer Neubauten aufgestellt ist. So findet man z. B. 1888 dieses Konto mit 2298,10 Mk., 1898 dagegen mit 3685822,82 Mk. belastet. Im Durchschnitt hat sein Wert in den letzten Jahren um 4 % des Gesamtvermögens oscilliert.

Ein besonderes Portefeuille für Wechsel ist nie geführt worden.

Die jährlichen Abschreibungen sind aus der Haupttabelle zu ersehen. Sie betrugen bis 1899 durchschnittlich 2,5—4 % des Betriebskapitals. Besonders in den letzten Jahren vor Einführung des elektrischen Betriebes wurden außerordentliche Abschreibungen auf Pferde, Wagen, Material usw. gemacht. So wurde das Wagenkonto 1896 bis 1898 von 95000 auf 30000 Mk. abgeschrieben, das Pferdekonto von 515 auf 400 Mk. pro Pferd. Leider fehlen von 1899 an detaillierte Angaben, da in der Bilanz die Konten nur noch ganz summarisch angeführt werden.

An Tantiemen hat der Aufsichtsrat laut Statuten jährlich 5 % des Reingewinns zu bekommen. Die einzelnen Beträge sind aus der Haupttabelle zu entnehmen. Vom Jahre 1899 an wurde dieser Satz auf 10 % erhöht. Und zwar wurde vom Betriebsüberschuß nach Abzug der Abschreibungen, Zinsen und Sonderrückstellungen zuerst eine Dividende von 4 % verteilt, dann vom Rest 10 % als Tantieme dem Aufsichtsrat überwiesen und das übrige zur Verfügung der Gen. Vers. gestellt, zur Ausschüttung einer neuen Dividende oder zum Vortrag auf neue Rechnung. Im Jahre 1911 belief sich die Tantieme des Aufsichtsrates auf 33070,22 Mk.

Direktoren und Angestellte erhielten in den Zeiten der Pferdebahn eine Gratifikation von 5—10 % des Reingewinnes: eine bestimmte statutenmäßige Festlegung der Höhe scheint nicht bestanden zu haben.

Von schweren Krisen, die die Rentabilität ernsthaft in Frage gestellt und eine Sanierung verlangt hätten, ist die Gesellschaft nie heimgesucht worden. In einer geraden, starr aufsteigenden Linie hat sich die Entwicklung natürlich auch nicht bewegt, sondern in rythmischen Kurven, wie sie der Pulsschlag des wirtschaftlichen Lebens überall erzeugt. Doch stand von Anfang an, dank seiner geschickten Leitung, das Unternehmen unter dem denkbar günstigsten Stern. Gleich in den ersten Jahren warf es dauernd eine Dividende von 7 % ab, die schon im sechsten Jahre plötzlich

Jahr	Aktien-kapital 1000 Mk.	Obli-gationen 1000 Mk.	Hypo-theken in 1000 Mk.	Ver-mögens-werte Mk.	Bar-summen und Bank-guthaben Mk.	Grund-stücke und Gebäude Mk.	Effekten Mk.
1878	1 200	—	21	—	—	—	—
1879	„	—	21	1 325 842	138 920	333 143	33 712
1880	„	—	—	—	—	—	—
1881	„	—	0,8	1 318 600	122 050	323 072	96 956
1882	„	—	—	—	—	—	—
1883	„	—	—	1 368 724	76 037	321 981	221 089
1884	„	—	—	1 367 122	36 547	365 740	139 459
1885	„	—	—	1 372 720	133 695	358 346	70 399
1886	„	—	—	1 378 203	81 645	368 294	32 786
1887	„	—	—	1 418 132	32 510	438 623	32 764
1888	„	—	60	1 607 916	2 298	632 942	33 346
1889	„	—	360	1 813 523	8 369	689 254	32 672
1890	„	—	360	1 823 411	25 427	685 101	„
1891	„	—	360	1 783 435	21 713	671 948	„
1892	„	—	420	1 851 651	95 887	658 641	„
1893	„	—	420	1 819 933	113 199	645 332	„
1894	„	—	360	1 772 540	115 302	632 024	„
1895	„	—	300	1 734 039	201 686	611 217	„
1896	„	—	200	1 679 943	284 791	590 409	„
1897	„	—	—	1 509 989	278 757	569 017	„
1898	4 800	—	—	6 397 917	3 685 823	649 017	1 232 512
1899	6 000	—	—	8 997 308	382 372	836 185	41 606
1900	„	3 000	—	11 299 863	730 078	866 185	40 347
1901	„	4 500	—	12 578 058	947 830	„	545 818
1902	„	„	—	12 747 450	935 015	„	673 166
1903	„	„	—	12 991 117	706 804	„	1 177 466
1904	„	„	—	13 266 858	808 319	„	1 324 589
1905	„	„	—	13 612 874	822 539	„	1 322 513
1906	„	4 464	—	13 362 410	634 900	„	1 294 170
1907	„	4 426,5	—	—	—	„	1 305 765
1908	„	4 387,5	—	13 099 870	420 917	„	1 299 068
1909	„	4 347	—	13 204 750	465 069	„	1 293 806
1910	„	4 305	—	13 408 293	678 232	„	1 288 056
1911	„	4 261,5	—	13 466 035	408 386	702 911	1 277 651

Reserve-fonds Mk.	Dis-positions-fonds Mk.	Erneue-rungs-fonds Mk.	Aktien-kapital-tilgungs-fonds Mk.	Spezial-konto für Steuern Mk.	Abschrei-bungen Mk.	Jahres-ultimo-kurse %	Jahr
4 800	—	—	—	—	—	—	1878
9 655	—	—	—	—	33 529	123,50	1879
16 275	—	—	—	—	—	122,80	80
20 966	—	—	—	—	35 222	128,25	81
25 642	—	—	—	—	—	136,25	82
32 394	—	—	—	—	41 525	161	83
38 373	—	—	—	—	33 403	193	84
44 433	—	—	—	—	35 074	182	85
50 511	—	—	—	—	37 780	202	86
57 980	—	—	—	—	40 967	218	87
64 769	14 802	—	—	—	44 014	236,10	88
71 822	50 469	—	—	—	60 781	—	89
77 923	55 691	—	—	—	73 888	—	1890
81 915	51 691	—	—	—	57 657	158,50	91
86 084	51 691	—	—	—	56 786	145	92
90 799	5 408	—	—	—	55 024	—	93
95 405	13 276	—	—	—	53 234	151	94
100 349	25 744	—	—	—	70 163	184,50	95
106 660	41 161	—	—	—	70 864	170	96
114 161	41 162	—	—	—	117 319	225,50	97
930 000	68 068	—	—	—	169 495	205,50	98
934 224	129 147	150 000	—	41 170	—	179,80	1899
„	110 901	300 000	54 000	56 630	—	164,20	1900
„	16 008	460 000	109 834	28 314	—	140	01
1 018 264	16 008	568 343	168 834	—	—	120	02
„	16 008	676 782	229 966	—	—	134,50	03
„	16 008	798 129	292 887	—	—	148	04
„	16 008	908 423	358 255	—	—	149,50	05
„	—	635 536	417 110	—	—	165	06
„	—	413 263	472 066	—	—	159,50	07
„	—	313 008	544 618	—	—	160,50	08
„	—	334 627	619 739	—	—	166,50	09
„	—	383 213	696 530	—	—	182,25	1910
„	—	413 965	772 450	—	—	—	11

Jahr	Gesammte Einnahmen in Mk.	Betriebsausgaben in Mk.	Betriebsüberschuß in Mk.	Reingewinn in Mk.	Betriebskoeffizient	Obligationenzinsen Mk.	Steuern Mk.	Abgabe an den Magistrat Mk.
1878	321 362	—	—	—	—	—	—	—
1879	343 951	244 541	99 410	87 399	72,1	—	3 024	—
1880	367 735	—	—	—	—	—	—	—
1881	—	266 921	100 833	83 733	72,2	—	2 602	—
1882	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	464 288	301 707	142 581	120 083	69,3	—	3 599	—
1884	507 816	380 527	127 289	106 434	74,5	—	4 961	—
1885	535 598	407 919	127 279	107 868	76,0	—	4 628	—
1886	567 884	439 617	128 270	108 207	77,5	—	5 436	266,4
1887	613 814	487 033	156 781	132 998	75,6	—	7 488	483
1888	688 417	543 687	144 730	128 084	79,0	—	7 436	587
1889	774 228	624 430	149 798	125 204	80,06	—	5 036	657
1890	820 525	671 700	148 800	106 607	81,7	—	7 826	726
1891	825 283	717 400	107 800	72 661	86,8	—	7 952	766
1892	785 451	675 200	110 800	75 718	86,9	—	12 855	833
1893	800 338	680 100	120 200	84 867	84,4	—	13 295	995
1894	787 862	667 500	120 300	84 468	84,8	—	11 444	1 040
1895	808 848	688 800	120 000	87 418	85,0	—	9 746	1 085
1896	819 641	680 000	139 600	113 723	83,1	—	9 463	1 114
1897	879 934	721 900	158 000	134 905	83,0	—	10 156	1 146
1898	1 036 105	735 400	300 700	277 078	71,2	—	13 857	1 169
1899	1 598 386	982 821	615 565	358 565	61,5	—	18 118	18 096
1900	2 097 668	—	833 753	571 875	57,81	101 250	16 375	69 125
1901	2 005 483	—	761 547	375 494	61,11	185 625	31 949	68 468
1902	1 957 033	1 198 568	715 879	310 015	62,06	202 500	53 983	66 950
1903	2 033 987	1 204 350	778 906	378 754	60,3	202 500	50 647	69 382
1904	2 190 579	1 253 688	877 480	455 870	59,0	202 500	49 777	74 521
1905	2 365 087	1 287 256	1 007 708	541 086	56,15	202 500	48 136	80 245
1906	2 508 375	1 358 532	1 072 253	564 013	55,9	196 515	51 422	85 007
1907	—	—	1 073 073	571 875	—	—	—	88 265
1908	2 611 678	1 519 480	1 019 938	582 513	59,6	176 670	70 246	88 845
1909	2 661 916	1 567 142	1 019 256	583 580	60,2	175 095	85 300	90 384
1910	2 850 347	1 651 168	1 121 220	586 565	60,0	173 460	92 318	96 894
1911	3 039 693	1 893 649	1 098 336	616 947	64,2	171 765	91 802	103 528

Tantieme des Aufsichtsrates Mk.	Gratifikationen an Angestellte Mk.	Beiträge für				Dividende in Mk.	Dividende in %	Jahr
		Unfallversicherung Mk.	Krankenkassenversicherung Mk.	Alters- u. Invaliditätsversicherung Mk.	Ruhegehaltkasse Mk.			
4 800	2 300	—	—	—	—	84 000	7	1878
4 855	—	873	—	—	—	„	7	79
—	—	—	—	—	—	„	7	80
4 692	2 573	1 206	500	—	—	„	7	81
4 676	—	—	—	—	—	„	7	82
5 751	6 775	1 569	500	—	—	120 000	10	83
5 980	6 592	3 784	—	—	—	108 000	9	84
6 059	6 955	300	2 606	—	—	„	9	85
6 078	7 301	—	2 736	—	—	„	9	86
7 469	8 033	1 192	2 215	—	—	120 000	10	87
6 807	10 032	2 036	2 780	—	—	„	10	88
7 035	10 522	4 337	2 807	—	—	„	10	89
6 100	11 014	4 085	3 537	—	—	108 000	9	1890
3 792	10 320	4 559	4 083	1 896	—	72 000	6	91
4 170	10 744	6 371	4 064	1 961	—	„	6	92
4 715	10 837	4 308	4 272	1 931	—	„	6	93
4 693	11 048	3 991	3 925	1 910	—	„	6	94
4 857	11 285	4 846	4 988	1 931	—	„	6	95
6 318	6 988	3 192	3 997	1 954	—	84 000	7	96
7 495	7 169	3 105	4 013	1 981	—	108 000	9	97
14 625	7 255	3 462	4 007	2 045	—	216 000	9	98
24 257	10 743	7 213	5 278	2 984	—	240 000	10	1899
25 757	—	10 286	8 875	4 452	—	540 000	9	1900
12 938	—	19 408	9 978	4 997	4 715	360 000	6	01
6 746	—	19 558	8 418	4 569	19 517	300 000	5	02
13 548	—	39 762	7 670	4 522	19 743	360 000	6	03
21 066	—	40 198	7 984	4 419	20 031	420 000	7	04
28 628	—	52 200	8 391	4 643	20 410	480 000	8	05
29 155	—	28 471	9 089	5 025	21 835	510 000	8½	06
30 701	—	—	—	—	—	„	8½	07
31 133	—	52 675	9 711	5 403	27 500	„	8½	08
30 220	—	67 675	10 044	5 483	28 071	„	8½	09
30 320	—	61 964	10 459	5 651	31 619	„	8½	1910
33 070	—	66 856	12 617	6 238	42 955	540 000	9	11

auf 10 % stieg und sich dann 8 Jahre lang auf diesem Niveau von 9 und 10 % hielt. Die Einnahmen sind von 1879 bis 1890 um 140 % gestiegen, die Betriebsausgaben allerdings um 176 %. Wenn sich auch somit der Betriebskoeffizient in dieser Zeitspanne um 11 % — von 70 auf 81 % — verschlechtert hat, so konnte man doch durch die gewaltige Steigerung des Betriebs und die intensivere Ausnutzung der Mittel bei demselben Aktienkapital diese hohe Dividende erzielen. Die Betriebsüberschüsse konnten in dieser Zeit von zirka 99 000 Mk. auf 148 000 Mk., der Reingewinn von 87 000 auf 125 000 Mk. gesteigert werden. Den Höhepunkt bildet in dieser Periode das Jahr 1887 mit 156 780,94 Mk. Betriebsüberschuß und 132 997,68 Mk. Reingewinn bei einem Betriebskoeffizienten von 75,6 %.

Nun aber kommt rasch die Kehrseite der Medaille. Eine ungünstige wirtschaftliche Konjunktur tritt Anfang der 90er Jahre ein, schlechtes Wetter kommt dazu; wegen einer Choleraepidemie muß einmal die berühmte Magdeburger Herbst-Messe ausfallen, die der Gesellschaft immer eine gewaltige Steigerung der Frequenz gebracht hatte; noch andere ungünstige Umstände, die alle hier aufzuzählen, zu weit führen würde: kurz und gut, die Frequenz geht zurück und bleibt dann in einem gewissen Beharrungszustand: 1890 noch 7,3, 1892 nur noch 6,9 und 1894 nur 7,0 Millionen beförderte Personen. Trotzdem muß der Betrieb im alten Umfange aufrecht erhalten, ja sogar langsam gesteigert werden, um das Material genügend auszunutzen und allen gestellten Anforderungen gerecht zu werden. 1890 werden 1 916 545, 1894 schon 2 025 612 Wagenkilometer zurückgelegt. Mit der Abnutzung des Materials verursachen die Reparaturen immer höhere Kosten; größere Abschreibungen werden nötig; mit dem äußerlich wachsenden Umfange des Betriebes steigen die Ausgaben für Steuern, soziale Zwecke usw.: kurz, die Betriebsausgaben mehren sich fortwährend, oder lassen sich nur mit Mühe durch äußerste Sparsamkeit auf der alten Höhe halten, während die Einnahmen absolut zurückgehen, von

820 525,30 Mk. im Jahre 1890 auf 787 862,16 Mk im Jahre 1894. Der Betriebskoeffizient steigt bedenklich hoch, einmal sogar auf 86,9 %; die Dividende sinkt für 5 Jahre auf 6 % herab.

Dann beginnt wieder eine langsame Besserung bis zur Einführung des elektrischen Betriebes.

Das erste Jahr beginnt glänzend. Bei einem Betriebskoeffizienten von 61,5 % wird ein Überschuß von 615 565,45 Mk. erzielt, und die Gesellschaft hält es für angebracht, gleich die hohe Dividende von 10 % auszuschütten. Ermöglicht wird dies günstige Resultat allerdings auch dadurch, daß auf 2,4 Millionen neue Aktien nur 5 % Bauzinsen bezahlt zu werden brauchen, obwohl sie schon stark am Gewinn mitgearbeitet haben. Auch die nächsten Jahre bringen im allgemeinen günstige Betriebsresultate; 1906 findet sich sogar der erstaunliche Betriebskoeffizient von 55,9 %. Auf die Dividende aber wirkt die allzu rasche Kumulierung des Betriebskapitals — von 1,2 Millionen Mark 1898 auf 10,5 Millionen Mark 1901 — so retardierend ein, daß ein allgemeiner wirtschaftlicher Niedergang 1902 die Dividende schnell auf die Hälfte, auf 5 % herunterstürzen kann; eine Tatsache, die bei einer Straßenbahn immerhin bemerkenswert ist, da bei ihr eine stabilere Entwicklung im allgemeinen im Kern der Sache selbst gewährleistet ist; denn wirtschaftliche Krisen und ungünstige Konjunkturen vermögen bei derartigen Unternehmungen doch nur indirekt und stark abgeschwächt ihren Einfluß zu äußern. Man muß deshalb den plötzlichen Dividendensturz in der Hauptsache auf die erwähnten inneren Verhältnisse zurückführen. Von da an stieg dann die Dividende wieder langsam, aber stetig bis auf 9 % im Jahre 1911, ein Beweis, daß die durch die Einführung des elektrischen Betriebes zwar bedingte, aber doch allzu rasch und sprunghaft erfolgte Kapitalserhöhung in verhältnismäßig kurzer Zeit durch den wachsenden Umfang des Unternehmens ihre Berechtigung gefunden hat.

In den 34 Jahren ihres Bestehens hat die Gesellschaft an Dividenden verteilt: 1 mal 5 %, 7 mal 6 %, 7 mal 7 %, 1 mal 8 %, 5 mal 8½ %, 8 mal 9 % und 5 mal 10 %.

Im Verhältnis zu anderen Straßenbahnen zeigt sich die Magdeburger als eine der am besten rentierenden. Denn im allgemeinen ist die Ergiebigkeit der Straßenbahnen keine übermäßig glänzende. Nach Untersuchungen von Hilse,[1]) die 49 Straßenbahnen umfassen, wurden in den Jahren 1887—1891 an Dividenden verteilt: im ganzen 59 mal 6 % und darüber; 84 mal 5 % und darüber, 50 mal weniger als 5 %, und 89 mal blieb jeder Gewinn aus oder trat sogar ein Verlust ein. Höhere Dividenden als die Magdeburger Bahn warfen nur ab:

	Dividende				
	1891	1890	1889	1888	1887
Hamburg—Altona	16	13	13	13	—
Große Berliner Straßen-Bahn . .	12,5	12,5	12,5	12,25	12,0
Frankfurter Trambahn	12	12	11,5	10	9
Magdeburger Straßen-Bahn . . .	6	9	10	10	10

Interessant sind die Verhältnisse des Betriebsaufwandes und der verteilten Gewinne zu den Betriebseinnahmen. Von 44 Straßenbahnen steht Magdeburg hinsichtlich des durchschnittlichen Betriebskoeffizienten in den Jahren 1887—91 erst an 29. Stelle; dagegen kommt es mit einem durchschnittlichen Verhältnis von verteiltem Gewinn zu den Betriebseinnahmen von 14,72 % schon an 10. Stelle.

In neuester Zeit zeigt die Verzinsung des Anlagekapitals bei den preußischen Straßenbahnen folgende Zusammenstellung:[2])

Jahr	Zahl der Bahnen	Es verteilten Dividenden bis							über
		0 %	1 %	2 %	3 %	4 %	5 %	5—10 %	10 %
1907/08	145	18	6	14	9	14	23	54	7
1908/09	154	19	10	13	8	16	23	58	7
1909/10	159	21	4	15	7	16	23	63	10

[1]) Hilse a. a. O., Bd. II, S. 85.
[2]) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen 1911, Nr. 4.

Dem gesetzlichen Reservefonds wurden alljährlich die vorgeschriebenen 5 % des Reingewinnes zugeführt, bis er 1897 eine Höhe von 114 161,27 Mk., das sind etwa 9,5 % des Aktienkapitals, erlangt hatte. Bei der Ausgabe der 3,6 Millionen neuer Aktien im Jahre 1898 wurden von dem dabei erzielten Agio 815 020,56 Mk. dem Reservefonds zugewiesen, der sich damit auf 929 181,83 Mk., das sind fast 20 % des Aktienkapitals, belief. Ebenso wurde ein bei der Emission 1899 erzieltes Agio von 4224 Mk. dem Reservefonds zugeführt.

Von dem Agio 1898 hatte die Gesellschaft eine Sonderrücklage von 84 000 Mk. gemacht, um davon eine verlangte Einkommen- und Kommunalsteuer auf das erzielte Agio zu decken. Durch Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes wurde jedoch erkannt, daß das auf die Ausgabe der Aktien erzielte Agio nicht als steuerpflichtiges Einkommen anzusehen sei und dementsprechend die schon erstatteten Beträge zurückgezahlt werden müßten. Sie wurden dem Reservefonds zugewiesen, der somit 1 018 264 Mk., das sind etwa 17 % des Aktienkapitals, betrug und seitdem unverändert geblieben ist.

Für unvorhergesehene Fälle und um die Mittel für Beschaffung der Ersatzstücke oder Gleisbauten, die zur Fortführung des Betriebes unerläßlich geworden sind, gleichmäßig auf verschiedene Betriebsjahre zu verteilen und zwar namentlich auf die Jahre, die dem Bedarfsantritt vorhergehen, ist es im allgemeinen üblich, besondere Fonds zu schaffen.

An solchen Sonderreserven bestand von 1888 bis 1905 ein Dispositionsfonds, der, aus dem Gewinn bei dem Verkauf des Bahnhof-Grundstückes gegründet, sich auf zirka 50 000 Mk. belief. 1893 wurde er fast vollständig erschöpft durch Zahlungen an die Stadt für Pflasterarbeiten bei der Anlage von Doppelgleisen. Dann wurden ihm jährlich wieder Zuwendungen gemacht durch Niederhaltung der Dividende. 1900 entnahm man ihm 18 000 Mk. zur Deckung der Unkosten bei der Ausgabe von Obligationen, desgleichen 1901 weitere 10 000 Mk. Außerdem wurde am 1. Oktober 1901

aus ihm eine Ruhegehaltkasse mit 84 690,05 Mk. gegründet Der Rest von 16 008,15 Mk. verschwand dann 1906 bei der Konvertierung der Anleihen.

Eine weitere Reserve wurde 1899 in dem Erneuerungsfonds mit 150 000 Mk. gegründet und durch jährliche Zuwendungen schon 1905 auf 908 423,30 Mk. gebracht. Sein Zweck war die laufenden Ausgaben für Erneuerung der Bahnanlage und Oberleitung zu decken. So wurden ihm zu diesem Zwecke 1906 im ganzen 453 440,70 Mk. entnommen. Aufrecht erhalten wird er durch jährliche Zuwendungen von durchschnittlich 150 000 Mk. aus den Betriebseinnahmen und dem Erlös aus dem Verkauf von altem Material. In der Bilanz von 1911 erscheint er mit 413 965,10 Mk.

In dem Vertrage von 1898 mit der Stadt Magdeburg war die Gesellschaft verpflichtet worden, einen Aktienkapitaltilgunsfonds zu schaffen, eine speziell den Straßenbahngesellschaften eigentümliche Reserve, die sich aus der gemeinüblichen Verpflichtung ergibt, den Schienenweg bei Ablauf der Genehmigungsfrist unentgeltlich oder gegen geringe Entschädigung abzutreten, bezw. ihn unter Wiederherstellung des früheren Zustandes zu beseitigen. Gemäß vertraglicher Bestimmung soll das gesamte Aktienkapital der Magdeburger Gesellschaft im Laufe der Konzessionszeit durch alljährliche Rücklagen aufgesammelt werden, also nicht etwa eine Amortisation der einzelnen Anlagewerte stattfinden, eine Form der Tilgung, wie man sie namentlich bei belgischen, französischen und österreichischen Bahnen findet. Diesem Aktienkapitaltilgungsfonds wurden von 1900 an alljährlich 0,9 % des Aktienkapitals, das sind 54 000 Mk., zugeführt und die jährlichen Zinsen dazu geschlagen, die seine Effekten abwarfen. 1911 beziffert sich die Höhe dieser Reserve auf 772 449,49 Mk.

Weitere Reserven bestehen nicht. Wie weit bei dem Konto für Einführung des elektrischen Betriebes in der Pauschalsumme von 10 912 009,09 Mk. — im Jahre 1911 — stille Reserven versteckt sind, entzieht sich unserer Beurteilung, da die Verwaltung im Hinblick auf die Schaffung des Aktienkapitaltilgungsfonds die Einzelbewertung der

verschiedenen Bauobjekte 1902 aufgegeben hat und auch die Saldi der Konten für Wagen, Pferde, Gebäude, Bekleidung und Utensilien auf dies eine Konto übertragen hat.

Zum Schluß seien noch die Einwirkungen von Steuern aller Art und Abgaben für soziale Zwecke auf den Unternehmergewinn hervorgehoben, über deren absolute Höhen die Haupttabelle Aufschluß gibt.

Die Reichs- und Landeseinkünfte aus dem Straßenbahnbetriebe sind auf die allgemeinen Einkommen- und Gewerbesteuern beschränkt, die auch die andern Erwerbspersonen treffen. Dagegen werden von Seiten der Städte den Straßenbahnen besondere Lasten auferlegt: einmal Beiträge für Unterhaltung, Reinigung, Beleuchtung und Erneuerung des Bahnkörpers.[1]) Außerdem verlangte der Magistrat seit 1886 von den Einnahmen der Zweigbahn auf der Leipzigerstraße eine Abgabe von $3^1/_2$ %, die nach und nach von 266,44 Mk. bis auf 1169,18 Mk. im Jahre 1898 anwuchs.

Bei der Umwandlung in den elektrischen Betrieb 1898 wurde dann ein neuer Vertrag mit der Stadt abgeschlossen. Danach erhält die Stadt $3^1/_2$ % von den Bruttoeinnahmen aus dem Personenverkehr innerhalb des Stadtbezirkes, solange die Einnahme für einen gefahrenen Wagenkilometer nicht volle 38 Pfg. beträgt. Erreicht die Einnahme den Betrag von 38 Pfg., so erhält die Stadt 4 %; bei weiterer Steigerung pro 1 Pfg. Bruttoeinnahme $^1/_4$ % Abgabe. Die Bruttoeinnahmen 1902—1910 betrugen: 31,65; 32,85; 34,14; 33,31; 35,17; 34,90; 34,80; 35,16; 34,16.

Die Abgaben sind in den letzten Jahren durch die Steigerung des Betriebes sehr bedeutend geworden, 1911 schon über 100 000 Mk., das sind fast 17 % des Reingewinnes.

Eine weitere indirekte Abgabe an die Stadt liegt in der Abnahme der elektrischen Energie von dem Magdeburger Elektrizitätswerk, deren Kosten sich z. B. 1911 auf 277 713,29 Mk. beliefen. Wie weit hierin allerdings eine Belastung der Gesellschaft liegt, insofern sie elektrische Energie von anderer Seite oder im eigenen Betriebe billiger

[1]) In Magdeburg seit 1900 durch einmalige Abfindung ersetzt.

beziehen könnte, läßt sich schwer entscheiden. In einem solchen Falle träte übrigens laut Konzessionsvertrag eine direkte Abgabe an die Stadt ein, wie schon früher hervorgehoben ist.

Auf die Sozialpolitik der Gesellschaft wird noch in einem besonderen Kapitel ausführlicher eingegangen werden; hier nur kurz einige Worte über die Höhe der dafür geleisteten Beträge. Für Unfallversicherung, Krankenkasse, Alters- und Invaliditätsversicherung und die Ruhegehaltkasse wurden 1911 zusammen 128 667,86 Mk. ausgegeben, das sind zirka 21 % des Reingewinnes oder 4 % der Gesamteinnahmen.

Im Folgenden seien noch einige Einzelheiten hervorgehoben, die einen Einfluß auf die finanziellen Ergebnisse der Gesellschaft gehabt haben.

Der Ausbau sämtlicher Linien ist aus den eigenen Mitteln der Gesellschaft allein erfolgt; es sind nie Unterstützungen, etwa von Vorstädten oder sonstigen Interessenten gezahlt worden, wie dies teilweise in andern Städten der Fall war, wenn der Ausbau einer Linie dem Unternehmer für die nächste Zeit noch nicht rentabel erschien, eine finanzielle Unterstützung von dritter Seite aber das Risiko und den Verlust der ersten Jahre deckte.

Für Versuchszwecke, wie sie hier und da in manchen Städten den Straßenbahnen von den Behörden aufgebürdet worden sind, hat die Gesellschaft nie Gelder aufgewendet.

Besondere Frühzüge werden viel verlangt und haben sich als dringendes Bedürfnis herausgestellt. Diese Züge sind stets gut besetzt und erweisen sich als durchaus rentabel, während man in andern Städten auch weniger gute Erfahrungen mit ihnen gemacht hat.

Außerordentlich stark wirken auf die Bahn die Witterungsverhältnisse ein. Besonders in den Zeiten der Pferdebahn mußten zeitweise beträchtliche Summen für Wegschaffung der Schneemassen ausgegeben und öfter der Betrieb eingeschränkt oder vollständig unterbrochen werden. So wurden beispielsweise 1879 für Salz, Abfuhr von Schnee und Eis und Lohn an die Schneeschipper 8546 Mk.

verausgabt; desgleichen mußte an mehreren Tagen der 12-Minuten-Betrieb auf 24-Minuten-Betrieb reduziert werden, um durch Bespannung der Wagen mit 2 Pferden die elementaren Schwierigkeiten zu überwinden. Außerdem brachte auch die strenge Kälte eine erhebliche Abnahme der Frequenz und damit der Einnahmen. Heutzutage spielen freilich nach Ersetzung des Pferdeantriebes durch den elektrischen und bei der Vervollkommnung der kommunalen Straßenfürsorge die Wettereinwirkungen auf den Betrieb keine große Rolle mehr; dagegen wird die Frequenz immer noch stark beeinflußt. Dabei ist sehr wichtig, ob die einzelnen Linien mehr dem Ausflugverkehr nach außerhalb oder dem Geschäftsverkehr mit der Tendenz nach innen dienen. Da in Magdeburg die Linien — bis auf eine — zu der zweiten Kategorie gehören, so ergibt sich, daß gerade sehr schlechtes Wetter eine enorme Steigerung der Frequenz herbeizuführen vermag. So war am 15. Juni 1912 — bei Regen und Gewitter — die Einnahme um 1489,50 Mk. größer als an demselben Tag des Vorjahres, an dem die Witterung warm und trocken war.

Am 19. Juni 1912 dagegen — bei warmer und trockener Witterung — betrug die Einnahme 987 Mk. mehr, als am gleichen Tage des Vorjahres, an dem die Witterung trübe war, also Schwankungen um 20 % in den Tageseinnahmen.

In den letzten Jahren gewinnen die Abonnements immer mehr Bedeutung: die Einnahmen aus ihnen betragen 1911 schon 14 % der Einnahmen aus Fahrscheinen, gegen 10 % im Jahre 1900.

III. Die Personentarife.

Daß die Gestaltung der Fahrpreise von tief einschneidender Bedeutung für die Rentabilität eines Verkehrsunternehmens ist, zeigt sofort ein Blick auf das Gewinn- und Verlustkonto: so verschieden die laufenden Betriebsausgaben einer Straßenbahn auch sind:[1]) Löhne, Zugkosten, Ver-

[1]) Vgl. Weiß, Die Tarife der deutschen Straßenbahnen, Karlsruhe 1904, S. 5.

sicherungen, Instandhaltung des Betriebsmaterials, Unkosten der Zentrale und der Betriebsbahnhöfe, Verzinsung der Leihkapitalien, Steuern, Abgaben und kleine laufende Ausgaben, wie Unterhaltung der Uniformen, Fahrkartentaschen, Druck von Fahrplänen usw. — auf der Gewinnseite bildet die Betriebseinnahme aus der Personenbeförderung den ausschlaggebenden Faktor. So findet man bei der Magdeburger Straßenbahn für das Jahr

Einnahmen aus der Personenbeförderung	1881	1911
	358 129	2 957 933
Zinsen	4 399	31 464
Dünger	2 610	—
Plakatpacht	—	4 052
Gesamte Einnahmen . . .	365 138	2 993 449

Da die meisten Straßenbahnen Erwerbsgesellschaften sind, ist ihnen also ihre Aufgabe klar vorgezeichnet. Nun sichert aber weder der höhere Fahrpreis den größeren Gewinn, noch führt umgekehrt die niedrigste Normierung der Preise mit dem größten Verkehr auch die höchsten Einnahmen herbei: ein Moment, dessen Wirkungen, besonders in früheren Jahren, stark überschätzt wurden, als man bei der Ermäßigung des Briefportos und der Telegraphengebühren hervorragende Erfolge erzielt hatte.

Maßgebend für die Festsetzung der Tarife sind der Unternehmer, die Behörden und das Publikum. Dabei haben die verschiedenen örtlichen Bedingungen natürlich auch mannigfaltige Tarife zu Stande gebracht. Doch zeigt die Erfahrung, daß die wachsende Intensität des Wirtschaftslebens auch hier eine größere Nivellierung hervorruft. Für die Verschiedenartigkeit der Tarife kommt hauptsächlich der Selbstkostenpreis des Unternehmers in Betracht, der die untere Grenze in den einzelnen Städten verschiebt. Doch spielt auch die Menge und Beschaffenheit der Beförderten eine große Rolle, speziell, ob die ärmere oder

wohlhabendere Bevölkerung der Abnehmer ist, ob Geschäftsverkehr oder Ausflugsverkehr vorliegt.

Im großen und ganzen haben sich zwei verschiedene Tarifarten herangebildet, einmal der Teilstreckentarif, auf der andern Seite der Einheitspreis.

Der Teilstreckentarif entspricht dem wirtschaftlichen Grundsatze, daß der wachsenden Leistung auch die Höhe des Entgelts angemessen sein müsse. Man teilte also die Bahn in einzelne Teilstrecken ein, nahm einen Grundpreis — in Deutschland meist 10 Pfg. — für eine bestimmte Anzahl durchfahrener Teilstrecken an und erhöhte denselben bei weiteren Strecken stufenmäßig — auf 15, 20, 25 Pfg. usw.

Ein derartiger Tarif bestand zu Anfang — wie bei fast allen andern deutschen Straßenbahnen — auch in Magdeburg. Für das Jahr 1879 war der Durchschnittsfahrpreis pro Person 12,97 Pfg.

Auf den meisten deutschen Bahnen ist dieser Tarif im Laufe der Zeit ermäßigt worden, indem die Grundpreis-Strecke verlängert wurde. So auch in Magdeburg am 1. Mai 1885. Der zu Anfang entstehende Ausfall wurde bald durch die Steigerung der Frequenz wett gemacht. So betragen für Mai

Jahr	Bef. Personen	Einnahmen	
		absolut Mk.	pro bef. Personen Pfg.
1884	343 479	40 592	11,82
1885	414 189	46 532	11,23
1886	425 865	46 664	10,95

Während sonst die Anzahl der beförderten Personen im April und Mai ziemlich gleich war, stieg sie im Jahre 1885 sofort um 40 000. Durch die Herabsetzung des Tarifes sank der durchschnittliche Fahrpreis pro Person im Jahre 1886 auf 10,829 Pfg.

Auf diesem Wege ging man in den meisten Straßen-

bahnen noch weiter, indem man den Grundpreis als Einheitspreis für jede beliebige Fahrt festsetzte. Für den Unternehmer liegt fraglos eine finanzielle Schädigung in diesem Vorgehen, da der frühere Durchschnittspreis immer höher als der neue Einheitspreis ist und eine diesen Ausfall aufhebende Steigerung der Frequenz selten zu erwarten ist Darum wird dieser Schritt nur da angebracht seien, wo eine Anzahl kurzer Linien existiert, sodaß die Wirkung keine große ist, und wo daher die Vorteile einer Vereinfachung der Fahrkartenausgabe und Kontrolle ausschlaggebend werden. Daß unter normalen Verhältnissen der finanzielle Unterschied gar nicht so groß ist, wie man allgemein annimmt, zeigt eine Untersuchung von Weiß (a. a. O, S. 39) für das Jahr 1911. In einer Gegenüberstellung von je 10 Betrieben zeigt sich, daß die Einnahmen pro Wagenkilometer beim Einheitspreis nur 1.18 Pfg. niedriger sind als beim Zonentarif.

In Magdeburg gelangte am 18. Sept. 1899 der Einheitspreis von 10 Pfg. auf sämtlichen Linien zur Einführung und am 2. Oktober d. J. auch noch die Berechtigung für diesen Fahrpreis einmal auf eine andere Linie übergehen zu können.[1]) Da jedoch dieser Schritt in die Zeit der Einführung des elektrischen Betriebes und der Aufsaugung des Trambahnunternehmens fällt, schließt sich eine Untersuchung über die Tragweite seiner Wirkungen in finanzieller und wirtschaftlicher Beziehung von selbst aus.

Der Vorteil des Umsteigetarifes liegt in der Hauptsache auf Seiten des Fahrgastes: das Liniennetz wird für ihn zu einem einheitlichen Ganzen. Doch da so das Verkehrsmittel beliebter und frequentierter wird, entsteht sicherlich eine Verkehrssteigerung und gegebenen Falls auch eine Erhöhung der Einnahmen des Unternehmers, wenn auch hier dasselbe gilt wie bei dem Verhältnis von Zonen- und Einheitstarif.

Die Nachteile des Umsteigetarifes sind dagegen: seine größere Unübersichtlichkeit und Komplizierung der Fahrkartenausgabe, Erschwerung der Kontrolle und die Möglichkeit des Betruges.[1])

[1]) Ausschließlich der Herrenkruglinie.

Besonders in den letzten Jahren zeigt sich bei den meisten Bahnen eine Zunahme der Vorliebe für Zeitkarten, wie sie in Gestalt von Schüler-, Polizei-, Postbeamten-, Arbeiterkarten und gewöhnlichen Abonnements ausgegeben werden. Für den Unternehmer ist im allgemeinen der Nutzen gering und birgt auch noch die Gefahr eines Mißbrauchs der Karten durch den Abnehmer in sich.

In Magdeburg erfolgt nach dem Erlaß vom 1. November 1899/16. Juli 1906 die Ausstellung von Zeitkarten für die Dauer von einem Monat oder einem Kalendervierteljahr unter den überall üblichen Bedingungen der Unübertragbarkeit usw. Ausgegeben werden diese Karten für 57 verschiedene Strecken. Die Preise sind pro Monat: für sämtliche Linien (ausschließlich Herrenkruglinie) 10,20 Mk. (früher 14,— Mk.), für kürzere Strecken Abstufungen bis 4,10 Mk. herab (früher 6,10 Mk.).

Für Arbeiter bestehen wohl besondere Frühzüge, aber keine außerordentlichen Preißermäßigungen.

Dagegen werden auf den in Betracht kommenden Strecken Schulzeitkarten für Schüler und Schülerinnen bis zum 16. Lebensjahr zum Preise von 4 Mk. monatlich verausgabt.

Die Preise pro Vierteljahr weisen keine weitere Ermäßigung auf. Die Beliebtheit der Abonnements ist gewaltig gewachsen. Während 1879 die Einnahme aus Abonnements 4,5 % der Gesamteinnahmen betrug, sind die entsprechenden Zahlen für 1900 ungefähr 9 % und 1911 mehr als 14 %.

[1]) Interessant ist z. B. in Magdeburg der folgende Fall: es ist gestattet für 10 Pfg. von jeder Linie innerhalb eines bestimmten Zeitraumes (40 Minuten) auf jede beliebige andere Linie überzugehen. Wegen der besonderen Lage Magdeburgs gibt es nun eigentlich nur 2 Verkehrsrichtungen — Nord-Süd und Ost—West — mit je mehreren Parallellinien und die Ringlinie. Hat also beispielsweise ein Einwohner von Neustadt ein kurzes Geschäft am Hasselbachplatz, so nimmt er eine Umsteigekarte und fährt nach Erledigung seiner Angelegenheit mit einer der andern Linien wieder nach Hause: eine Verkehrsmöglichkeit, die sicher nicht in der Absicht und im Interesse der Gesellschaft liegt

IV. Die Lage der Angestellten.

Da die Straßenbahnen nicht nur am Tage, sondern auch einen großen Teil der Nacht hindurch, die lokale Massenbeförderung von Personen zu bewältigen haben, ergibt sich für ihre Angestellten eine verhältnismäßig lange Betriebsdauer und damit die Notwendigkeit der Einführung von Dienstschichten. Es hat freilich früher hier und da bei den Unternehmern das Bestreben bestanden, auch die menschlichen Arbeitskräfte ebenso lange auszunutzen wie die maschinellen, zumal keine gesetzlichen Vorschriften über die Beschäftigungszeiten der Angestellten im Straßengewerbe bestanden. Auch das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 enthielt hierfür noch keine Bestimmungen. Doch war es den Regierungspräsidenten anheimgestellt, im Einvernehmen mit den Eisenbahnbehörden, hier eine Überwachung eintreten zu lassen und zwar in der Hauptsache unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit. Seit 1900 drang aber immer mehr die Ansicht durch, daß dies nicht genüge, daß in einzelnen Fällen doch ungebührlich lange Dienstzeiten beim Fahrpersonal der Straßenbahnen üblich seien. Es wurden deshalb in den „Bau- und Betriebsvorschriften für Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb“ vom 26. September 1906 Maximalarbeitszeiten für ganz Deutschland fixiert. Der § 65 dieser Vorschriften lautet: „Die tägliche Dienstdauer soll im monatlichen Durchschnitt einschließlich der Ruhetage für Führer nicht mehr als 10 Stunden, für Schaffner und Bremser nicht mehr als 11 Stunden betragen. Bei einfachen Betriebsverhältnissen kann die durchschnittliche Dienstdauer bis zu 13 Stunden ausgedehnt werden. Die einzelne Dienstschicht darf unter keinen Umständen mehr als 16 Stunden betragen. Schichten von solcher Ausdehnung sind nur zulässig, wenn sie keine angestrengte Tätigkeit erfordern und regelmäßig durch längere Pausen unterbrochen werden.

Die Dienstbereitschaft ist in die Dienstdauer einzurechnen. Als Dienstschicht gilt der Zeitraum, der zwischen zwei Ruhepausen liegt, die eine Dauer von mindestens 8 Stunden haben. Pausen von geringerer Dauer als 30 Minuten sind in die Dienstschicht einzurechnen. Jeder im Betriebsdienst ständig beschäftigte Beamte soll monatlich mindestens zwei Ruhetage haben. Bei einfachen Betriebsverhältnissen kann die Zahl der Ruhetage auf einen eingeschränkt werden. Als Ruhetag gilt eine Dienstbefreiung von mindestens 24 Stunden. Letztere Bestimmung kann bei den städtischen Straßenbahnen ähnlichen Kleinbahnen mit geringem Verkehr auf Antrag geändert werden.

2. Die zur Regelung der Inanspruchnahme des gesamten Betriebspersonals aufgestellten Dienstpläne sind in den Betriebsräumen des Unternehmers sichtbar aufzuhängen oder auszulegen und auf Verlangen den Aufsichtsbehörden vorzulegen.“

Seitdem haben sich die Verhältnisse überall bedeutend gebessert.

In Magdeburg beträgt die durchschnittliche tägliche Dienstdauer für die Fahrer 10, für die Schaffner 11 Stunden. Nach der Regelung vom 1. Januar 1911 werden pro Monat 4 freie Tage gewährt.

Urlaub wird gegeben im 1. bis 5. Jahre 3 Tage, im 6. bis 10. Jahre 5 Tage und vom 11. Jahr ab 7 Tage. Ein Vergleich mit 141 andern Betrieben zeigt, daß die durchschnittliche tägliche Dienstdauer in Magdeburg fast genau gleich dem Mittel der übrigen ist. Doch verschiebt sich das Bild zu ungunsten Magdeburgs, wenn man die kleinen Betriebe mit einfachen Verhältnissen ausschaltet, wo gesetzlich längere Dienstzeiten gestattet sind. Hinsichtlich der Gewährung von dienstfreien Tagen dagegen steht Magdeburg bedeutend besser als der Durchschnitt der übrigen Bahnen da.[1])

Einer besonderen Regelung bedarf es, um dem Fahrpersonal den Besuch des Hauptgottesdienstes zu ermöglichen, da gerade an den Sonntagen die größten Anforderungen an die Straßenbahnen gestellt werden. Nach einer Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom

[1]) Jahrbuch des Deutschen Transportarbeiterverbandes 1910, S. 143.

5. Januar 1900 soll dem Eisenbahnbetriebspersonal an jedem zweiten, mindestens aber an jedem dritten Sonntage Gelegenheit zur Teilnahme an dem Gottesdienste gegeben werden. Doch stößt die Durchführung dieser Bestimmung bei den Straßenbahnen auf große Schwierigkeiten. Nach einer Erhebung für Mai 1906 für die 5 Bahnen des Regierungsbezirks Magdeburg konnten von 212 diensttuenden Führern 102 nur einmal und 14 nur zweimal, von 164 diensttuenden Schaffnern 79 nur einmal und 12 nur zweimal den Hauptgottesdienst besuchen.[1])

Der allmählichen Verkürzung der Beschäftigungszeiten geht parallel eine Erhöhung der Löhne. Während 1881 der Durchschnittslohn bei der Magdeburger Straßenbahn etwa 920 Mk. pro Jahr beträgt, ist er 1901 auf 1010 Mk. und 1911 auf 1280 Mk. gestiegen, also in diesen 30 Jahren um zirka 39 %.

Seit 1. Januar 1911 besteht folgende Lohnskala:

1. Schaffner:

im 1. Jahre	. . . . .	100 Mk. pro Monat
„ 2. bis 3. Jahre	. .	105 „ „ „
„ 4. „ 6. „	. . .	110 „ „ „
„ 7. „ 10. „	. . .	115 „ „ „
„ 11. „ 14. „	. . .	120 „ „ „
„ 15. „ 18. „	. . .	125 „ „ „
„ 19. „ 22. „	. . .	130 „ „ „
vom 23. Jahre ab	. . .	135 „ „ „

2. Führer:

im 1. Jahre	. . . . .	110 Mk. pro Monat
„ 2. bis 3. Jahre	. . .	115 „ „ „
„ 4. „ 5. „	. . .	120 „ „ „
„ 6. „	. . .	125 „ „ „
„ 7. „ 9. „	. . .	130 „ „ „
„ 10. „ 12. „	. . .	135 „ „ „
im 13. bis 18. Jahre	. .	140 Mk. pro Monat
„ 19. „ 22. „	. . .	145 „ „ „
vom 23. Jahre ab	. . .	150 „ „ „

[1]) Vgl. Brösicke, Die Arbeitszeiten in den Straßenbahnen Preußens, S. 118.

3. Reservemannschaften:

3,25 Mk. pro geleisteten Arbeitstag. Zulage im Führerdienst 50 Pfg. pro geleisteten Arbeitstag.

4. Bahnwärter:

a) zur Ruhegehaltkasse gehörende: Monatslöhne von 96 Mk. im ersten Jahre steigend auf 110 Mk. nach 8 Jahren.

b) nicht zur Ruhegehaltkasse gehörende: 3,50 Mk. pro geleisteten Arbeitstag.

5. Handwerker:

a) zur Ruhegehaltkasse gehörende: Löhne wie die Führer.

b) nicht zur Ruhegehaltkasse gehörende: 40 Pfg. pro Arbeitsstunde.

6. Arbeiter und 7. Wagenwäscher:

a) zur Ruhegehaltkasse gehörende: Löhne wie 4 a.

b) nicht zur Ruhegehaltkasse gehörende: 35 Pfg. pro Arbeitsstunde.

Überstunden werden besonders vergütet und zwar mit 50 Pfg. pro Stunde bei Beschäftigung im Fahrdienst, sonst mit 40 Pfg. die Stunde.

Außerdem wurden früher für besondere Leistungen sogenannte Stromprämien gewährt, die aber nach den neusten Festsetzungen — auf Wunsch der Angestellten — in Fortfall gekommen sind. Desgleichen ist auch 1912 die frühere Weihnachtsgratifikation von 30 Mk. gestrichen worden, was nur zu bedauern ist; doch soll als Entschädigung dafür eine Teuerungszulage gewährt werden.

Für Verstöße gegen die Dienstvorschriften usw. werden Strafen bis zu 10 Mk. erhoben.

Bei den Schaffnern tritt eine wesentliche Erhöhung der Einnahmen durch Trinkgelder ein. Wenn auch genaue

Angaben über die Höhe derselben sehr schwer zu erhalten sind, so kann man doch annehmen, daß die Schaffner durch die Trinkgelder den Führern an Einnahmen mindestens gleich gestellt sind, da die letzteren nur gelegentlich von Personen mit größeren Gepäckstücken ein Trinkgeld erhalten. Doch schwanken die Beträge erheblich je nach der Größe der Wagen und der Art der Strecke und der Fahrgäste.[1])

Außer den Löhnen wird den Angestellten freie Dienstkleidung gewährt.

Um die Zukunft der Angestellten sicher zu stellen, ist der beachtenswerte Versuch einer Ruhegehaltkasse gemacht worden. Diese wurde am 1. Oktober 1901 von der Gesellschaft mit 84690,05 Mk. gegründet und besaß am Schluß des Jahres 373 Mitglieder und ein Vermögen von 150078,40 Mk.

Eintrittsberechtigt sind die Angestellten der Bahn vom 21. bis zum 45. Lebensjahre, die nicht mit einer Krankheit behaftet sind. Für den Eintritt und die Leistungen der vorhandenen älteren Angestellten sind besondere Bestimmungen und Erleichterungen vorgesehen, ebenso für Angestellte mit mehr als 3000 Mk. Jahresgehalt. Alle Mitglieder müssen an außerordentlichen Beiträgen zahlen 10 % ihres ersten Monatsgehaltes beim Eintritt — ev. ratenweise — und bei jeder Gehaltserhöhung die auf den ersten Monat entfallende Erhöhung. Der ordentliche Beitrag beträgt für die Invaliditäts- und Altersversicherungspflichtigen $5^3/_8$ % des ansatzfähigen Diensteinkommens, für die andern 6 %, und ist monatlich fällig; er wird von dem Lohnbetrage gekürzt und von der Gesellschaft an den Kassenvorstand abgeliefert. Die Gesellschaft selber zahlt Zuschüsse[2]) in der vollen Höhe der ordentlichen Mitglieder-

[1]) Wie groß die Steuer ist, die dadurch dem Publikum auferlegt ist, daß die Schaffner weniger Lohn als die Führer erhalten, zeigt eine Angabe des Jahrbuches des deutschen Transportarbeiterverbandes 1910, S. 145: danach ersparten 79 Betriebe mit 13433 Schaffnern (mit niedrigeren Löhnen als die Führer) 2789683,95 Mk. an Löhnen pro Jahr.

[2]) Die Höhe der geleisteten Zuschüsse pro Jahr ist aus der Haupttabelle zu entnehmen.

beiträge, ebenso in Monatsraten. Für Zahlungszögerungen werden 4 % Zinsen berechnet.

Die Versetzung in den Ruhestand erfolgt durch Beschluß des Kassenvorstandes, welcher der Nachprüfung durch ein ärztliches Schiedsgericht untersteht; außerdem, wenn:

1. die zuständige Alters- und Invaliditätsversicherungsanstalt jemandem die Invalidenrente zugebilligt hat,
2. die Straßenbahn-Berufsgenossenschaft jemanden für um mindestens $66^2/_3$ % in seiner Erwerbsfähigkeit beschränkt befunden hat,
3. jemand das 65. Lebensjahr vollendet hat,
4. jemand nach 20 Dienstjahren von der Gesellschaft gekündigt wird, sofern diese Kündigung nicht wegen Trunksucht, Unehrlichkeit, oder anderer ehrenrühriger Vergehen erfolgt.

Das Ruhegehalt beträgt nach Vollendung des 10. Mitgliedsjahres $^{15}/_{60}$ des letzten Jahresgehaltes, für jedes weitere Dienstjahr $^1/_{60}$ des gedachten Jahresgehaltes bis zum Höchstbetrage von $^{45}/_{60}$ dieses Gehaltes. Für das Gehalt werden dabei Dienstkleidung, Prämien usw. nicht mit angerechnet. Witwen verstorbener Mitglieder erhalten 40 % des dem verstorbenen Ehemanne zur Zeit seines Todes zugestandenen Ruhegehaltes und jedes Kind unter 15 Jahren 10 % der der Witwe zustehenden Unterstützung, zusammen jedoch nicht über 50 % derselben. Waisen bis zum vollendeten 15. Jahre erhalten 20 % des dem verstorbenen Mitgliede zugestandenen Ruhegehaltes, zusammen jedoch nicht über 60 % desselben.

Fürsorgeleistungen der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft und Alters- und Invaliditätsrenten, welche der Ruhegehaltsberechtigte bezieht, sind auf das Ruhegehalt zu verrechnen.[1])

Aus dem Dienst der Gesellschaft ausscheidende Angestellte scheiden auch gleichzeitig aus der Ruhegehaltkasse

[1]) Dieser § war zuerst von der Regierung gestrichen worden.

aus und erhalten die Hälfte der eingezahlten ordentlichen Beiträge — ohne Zinsen — zurück. Erfolgt der Austritt infolge einer Kündigung von seiten der Gesellschaft, so erhält der Ausscheidende die ganzen von ihm gezahlten ordentlichen Beiträge — ohne Zinsen — zurück. Ebenso werden den Hinterbliebenen dieselben Beträge zurückerstattet, wenn ein Angestellter vor Vollendung des 10. Mitgliedjahres durch den Tod ausscheidet.

Die Leitung liegt zur Hälfte in den Händen der Gesellschaft, zur Hälfte in den Händen der von den Angestellten gewählten Kassenmitglieder.[1])

Für Satzungsänderungen ist $^2/_3$ Majorität erforderlich.

Die Kasse muß von Zeit zu Zeit auf ihre Lebensfähigkeit geprüft werden. Bisher hat sich dabei noch nichts Nachteiliges für ihren Bestand ergeben. Es steht vielmehr zu erwarten, daß sie nach und nach noch weiter im Interesse ihrer Mitglieder ausgebaut und einige Härten gemildert werden können.

Ein besonderer Unterstützungsfonds existiert nicht.

Hinsichtlich der gesetzlichen Krankenversicherung besteht eine besondere Betriebskrankenkasse, die sich auch auf die Frauen und Kinder der Angestellten erstreckt. Die Beiträge der Gesellschaft sind in der Haupttabelle angegeben, ebenso die Beiträge für die gesetzliche Alters- und Invaliditätsversicherung.

Gegen Unfall sind die Angestellten von der Gesellschaft bei der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft versichert. Die Höhe der jährlich gezahlten Beiträge[2]) ist aus der Haupttabelle zu entnehmen.

Die Höhe der Beiträge, die die Gesellschaft in einzelnen Jahren pro Person aufgebracht hat, zeigt nebenstehende Tabelle an.

Hinsichtlich der Anstellungsverhältnisse verlangt die Gesellschaft von den Lehrlingen eine Lehrzeit von 21 Tagen,

[1]) Auf 25 Angestellte kommt ein zu wählendes Kassenmitglied.
[2]) Versicherung gegen alle bei der Straßenbahn vorkommenden Unfälle.

Jahr	Höhe der Beiträge der Gesellschaft in Mark pro Jahr und Person zur		
	Krankenkasse	Alters- und Invaliditätsversicherung	Ruhegehaltkasse
1891	16	7,70	—
1901	15	7,70	30 (1902)
1911	17,40	8,60	59

ohne dafür eine Entschädigung zu gewähren. Im allgemeinen sind bei den übrigen Bahnen 7—14 Tage Lehrzeit mit Entschädigung üblich. Dann folgt eine Probezeit mit Entschädigung, die meist 2 Jahre dauert, und darauf die feste Anstellung.

Das Verhältnis der Direktion zu ihren Angestellten ist kein völlig ungetrübtes. Zwar ist es bisher noch nie zum Ausbruch eines Streikes gekommen, doch waren 1900 und 1911 sehr starke Bewegungen vorhanden, so daß ein offener Streik beidemal nur mit knapper Not vermieden wurde.

Im Jahre 1900 wurde im Anschluß an die Straßenbahnerbewegungen in Berlin, Königsberg, Cöln, Stettin, Hannover, Karlsruhe, Düsseldorf, Erfurt, Danzig durch den deutschen Transportarbeiterverband auch in M. eine Angestelltenbewegung inszeniert. Unter dem Druck der Verhältnisse erklärte sich auch die Direktion zu Herabsetzungen der Arbeitszeiten und andern Erleichterungen bereit, verlangte dann aber von ihren Angestellten Austritt aus dem sozialdemokratischen Verband, unter Androhung scharfer Strafen bei späterer Aufdeckung von irgendwelchen Beziehungen zu ihm.[1]) Die Angestellten unterzeichneten damals sämtlich den betreffenden Revers. Später wurde geltend gemacht, daß der deutsche Transportarbeiterverband gar kein sozialdemokratischer Verein sei. So gewann er langsam wieder

[1]) Vgl. Quarck, Die deutschen Straßenbahner und ihre Arbeitsverhältnisse 1906, S. 83.

an Bedeutung und zählte Ende 1912 ungefähr 300 Mitglieder unter den Angestellten der Straßenbahn.

Anfang Januar 1911 setzte eine ähnliche Bewegung ein, deren Ziele waren Lohnerhöhungen, Koalitionsfreiheit und Streichung des § 3 der Ruhegehaltkassenstatuten (vgl. S. 53). Der Erfolg wurde im ersten Punkte erreicht. Die Schaffner erhielten monatliche Zulagen von 10—15 Mk., die Führer solche von 20 Mk. Die Reserveschaffner erhielten anstatt 3 Mk. nunmehr 3,25 Mk. pro geleisteten Arbeitstag; wenn sie als Führer beschäftigt werden, 50 Pfg. pro Tag mehr. Die Löhne der übrigen Angestellten wurden entsprechend aufgebessert. Die Mehrausgabe an Löhnen betrug ungefähr 95 000 Mk. pro Jahr.

Außerdem wurde neben einigen kleineren Zugeständnissen die Bildung eines Arbeiterausschusses anerkannt, um der Direktion die Wünsche der Angestellten zu unterbreiten.

Bei den Wahlen zu diesem Arbeiterausschuß am 3. Februar 1911 erhielten die Kandidaten des Transportarbeiterverbandes 82 % aller abgegebenen Stimmen. Um gegen den Verband ein Gegengewicht zu haben, rief die Direktion gelbe Depotvereine ins Leben und übte wohl auch auf die Angestellten einen gewissen Druck zum Eintritt in dieselben aus, wie der Jahresbericht 1911 des Transportarbeiter-Verbandes in Magdeburg (S. 28) ausführt. Wie weit die dort erhobenen übrigen Vorwürfe gegen die Direktion — Terrorismus, Entlassung von Angestellten wegen Betätigung bei der Lohnbewegung usw. — berechtigt sind, kann hier nicht weiter untersucht werden.[1]

Die Forderung der unbeschränkten Koalitionsfreiheit wurde auch bei dieser letzten Bewegung von der Direktion abgewiesen unter Hinweis auf § 6 der Reichsgewerbeordnung, wonach das im § 152 der Reichsgewerbeordnung gewährte Koalitionsrecht keine Anwendung findet auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen, vielmehr

[1]) Die Gesellschaft selber verweigert über diese Punkte jegliche Auskunft.

hier die Bestimmungen des § 182 der preußischen Gewerbeordnung vom 17. Januar 1845 in Betracht kommen. Danach werden im Straßenbahngewerbe Verabredungen zur Einstellung der Arbeit oder Verhinderung derselben mit Gefängnis bis zu einem Jahr bestraft.

Die Verwaltung gestattet zwar ihren Angestellten die Zugehörigkeit zu jeder Organisation, hält aber daran fest, daß ihre Angestellten keinem sozialdemokratischen Verein angehören dürfen.

Ebensowenig wurde auch der letzte Punkt erreicht: Abschaffung des § 3 der Ruhegehaltkassenstatuten, daß nämlich Unfall-, Alters- und Invaliditätsrenten beim Ruhegehalt in Abzug gebracht werden. Wenn man bedenkt, daß die Arbeiter die größere Hälfte der Beträge selber aufbringen, kann man sich der Einsicht nicht verschließen, daß eine Modifizierung dieses § nur zu wünschen wäre, natürlich nur soweit, daß dadurch nicht die Lebensfähigkeit der Kasse bedroht wird.

Die gesundheitlichen Verhältnisse der Angestellten sind befriedigende. Freilich treten beim Fahrpersonal, besonders bei den Schaffnern, leicht und früh Rheumatismuserscheinungen auf, wie dies überall beim Straßenbahngewerbe beobachtet wird. Ein Schutz vor Wind und Wetter durch Glasvorbau der Wagen ist bisher noch nicht durchgeführt (abgesehen von einigen Anhängerwagen).

Dagegen[1]) war die Gesellschaft die erste, die an den End- und Ruhepunkten der Linien für Aufenthaltsräume und Aborte Sorge trug, indem sie mit Gastwirten ein Abkommen traf, nachdem das Fahrpersonal der in der Nähe befindlichen Haltestellen freien Zutritt zu den Lokalitäten behufs Ausruhung hat. Wenn vielleicht trotzdem für die Angestellten eine kleine Nötigung besteht, ab und zu etwas zu verzehren, so ist doch diese Einrichtung eine große Annehmlichkeit für sie.

Dienstwohnungen bestehen, abgesehen von den Depotverwaltern, nicht für die Angestellten.

[1]) Vgl. Quarck a. a. O., S. 69.

Dagegen hat seit 1911 die Direktion Versuche gemacht mit einer gemeinsamen Beschaffung von Kohlen, Fischen, Kartoffeln usw. Freilich sollen die Erfahrungen, besonders mit den Kartoffeln, nicht sehr günstige gewesen sein, wie sich auch in vielen andern Betrieben ergeben hat. Man hat aber trotzdem diese Versuche fortgesetzt, und es steht zu erwarten, daß nach und nach bessere Resultate damit erzielt werden.

V. Die wirtschaftlichen Einflüsse der Bahn auf Magdeburg.

Während die Zahl der Droschken und Taxameter in den letzten Jahren, wie fast überall, so auch in Magdeburg absolut einen Stillstand der Entwicklung und relativ sogar einen erheblichen Rückgang zeigt und nur in neuster Zeit durch das Automobil eine gewisse Belebung dieser Stagnation eingetreten ist, findet man bei den Straßenbahnen eine gewaltige Entwicklung, sowohl in den absoluten Zahlen als auch in ihrem Verhältnis zur Bevölkerungsvermehrung. Die riesige Steigerung der Verkehrsintensität in Magdeburg zeigt die nebenstehende Tabelle:[1])

Danach hat sich die Anzahl der beförderten Einwohner fast versechsfacht. Und in den letzten 5 Jahren war die durchschnittliche jährliche Zunahme an beförderten Personen fast 5 mal so stark als die Zunahme der Einwohnerzahl. Daß noch weitere Steigerungen der Verkehrsintensität zu erwarten sind, zeigen die Verkehrsdichten in Frankfurt mit 242, in Cöln mit 216 und in Leipzig mit 208 beförderten Personen pro Einwohner.

Nach der Volkszählung von 1905 steht Magdeburg an Einwohnerzahl unter den deutschen Städten an 15. Stelle, an beförderten Fahrgästen an 17. Stelle. Betrachtet man die auf 10 000 Einwohner kommenden Straßenbahnkilometer, so nimmt Magdeburg mit 1,53 km die 13. Stelle ein. Mehr besitzen: Hannover 5,29, Essen 2,63, Dresden 2,60, Düsseldorf 2,45, Leipzig 2,30, Bremen 2,04, Cöln 1,98, Hamburg 1,95, Stuttgart 1,94, Königsberg 1,88, Frankfurt 1,85, Elberfeld 1,65 km.

[1]) Die eingeklammerten Zahlen geben die Verhältnisse für Pferdebahn und Trambahn zusammen an.

Jahr	Einwohnerzahl	Beförderte Personen		Durchschnittliche jährliche Zunahme	
		absolut	pro Einwohner	der Einwohnerzahl %	der beförderten Personen %
1880	135 000[1])	3 000 000	22	—	—
1885	160 000[1])	4 800 000	30	3,26	12
1890	202 200	7 400 000	36,5 (45,6)	5,36	10,8
1895	214 400	7 600 000	35,5 (44,7)	1,21	—
1898	224 000	8 700 000	39 (47,5)	1,42	—
1899	228 000	15 500 000	66	—	—
1900	229 000	21 000 000	91,5	—	—
1905	241 000	25 600 000	107	1,05	4,4
1910	252 000	31 200 000	124	0,92	4,4

Pro km Betriebslänge sind geleistet Personenwagenkilometer im Jahr 1900:

Magdeburg	200 696 km
Berliner Hoch- und Untergrundbahn	673 072 „
Frankfurt	368 084 „
Durchschnitt aller deutschen Straßenbahnen	145 118 „

Auf jedes Wagenkilometer kamen 1909 in Magdeburg 4,0 Fahrgäste, im Durchschnitt aller deutschen Straßenbahnen 3,6 Fahrgäste.

Diese Zahlen dürften genügen, um die gewaltige Bedeutung der Straßenbahn für ihren Wirkungsbereich zu charakterisieren.

Am auffallendsten äußert sich der Einfluß des Verkehrsgewerbes in der Dezentralisation der Großstädte. Das eine ist das Korrelat des andern. Die gewerbliche

[1]) Bei der Einwohnerzahl 1880 und 1885 sind die erst später eingemeindeten Vorstädte Neustadt und Buckau schon mitgezählt.

und industrielle Konzentration der Massen auf einzelne Punkte ist die notwendige Begleiterscheinung der durch Kapital und Maschine von Grund aus veränderten Arbeitsmethoden. Sie hat gleichzeitig das „Stadtproblem"[1]) geschaffen, d. h. Schaffung der Bedingungen für die Wahrung der physischen Kraft und der geistig-sittlichen Wohlfahrt der Stadtbewohner, Verhinderung der Volksentartung. Nur durch Wohnungsdezentralisation[2]) läßt sich hier eine durchgreifende Besserung schaffen, und die Verkehrsfrage bietet die wichtigste Handhabe, um ihre Schwierigkeiten zu lösen. Die früher hierbei begangenen Fehler rächen sich gerade in Deutschland am schwersten: es ist das klassische Land der Mietskasernen geworden, während in England, Amerika, Holland, Belgien usw. das Einfamilienhaus eine dominierende Stellung behalten hat, nicht zum kleinsten Teil mit Hilfe eines gut entwickelten Verkehrsgewerbes (besonders in Amerika und Belgien.[3])

So ist man in den letzten Jahren auch in Deutschland immer mehr zu der Überzeugung gekommen, daß das Wohnungselend der Großstädte am besten durch eine gute und soziale Verkehrsregelung zu lösen sei, indem im Zentrum das geschäftliche Leben so eng wie möglich konzentriert, die Wohnviertel dagegen in radialer Richtung zwar weitläufig ausgedehnt, aber durch gute Bahnverbindung wieder an die City angeschlossen werden.

Diese Dezentralisation infolge der Verkehrsmöglichkeiten läßt sich auch in Magdeburg deutlich verfolgen. Trotz seiner ungemein günstigen wirtschaftlichen Lage an der Elbe, inmitten einer der fruchtbarsten Gegenden Deutschlands, im Besitz einer blühenden Industrie und eines schwunghaften Handels, wurde freilich Magdeburg bis in die letzten Jahre in seiner freien Entwicklung durch seine Befestigungswerke außerordentlich behindert. Schon 1865 war die

[1]) Vgl. Waentig, „Die Großstadt" S. 153.

[2]) Vgl. Heiß, „Wohnungsreform und Lokalverkehr" und Naumann, „Demokratie und Kaisertum".

[3]) Vgl. Heiß, a. a. O.

Wohnungsnot so groß geworden, daß man sich staatlicherseits zu einer Erweiterung der Festungswerke genötigt sah.[1]) Im Jahre 1870 kaufte die Stadt vom Fiskus ein Terrain von 217 Morgen zu Wohnungszwecken, das aber in kurzer Zeit wieder bebaut war. Der entscheidende Schritt wurde dann 1884—86 getan: die inneren Umwallungen wurden weggenommen und die Rayonbeschränkungen aufgehoben, die Stadt kaufte das Terrain an der Nordfront und Citadelle — 338 414 m² für 7 505 921 Mk. — für Bauzwecke. Das Stadtfeld, — die heutige Wilhelmstadt, — wurde zur Bebaunng herangezogen, ermöglicht durch die Linien der Trambahn, und entwickelte sich bald zu einem großen Beamtenstadtviertel.

Gleichzeitig wurden am 1. April 1886 die Neustadt mit 1787 ha Fläche und 29 142 Einwohnern und am 1. April 1887 Buckau mit 305 ha Fläche und 17 530 Einwohnern eingemeindet.

Nun war die Bahn freier geworden, und die Entwicklung konnte einen natürlicheren Lauf nehmen, wenn auch die äußeren Rayonbeschränkungen bald wieder hindernd hervortraten.

Durch den Ausbau ihrer Linien verbanden die beiden Straßenbahngesellschaften die Mitte der Stadt — den Breiten Weg vom alten Markt bis zur Ulrichstraße — radial mit allen Vorstädten. So trat denn eine starke Dezentralisierung der Stadt ein. Die Altstadt bildete sich immer mehr zur eigentlichen Geschäftsstadt aus, im Norden und Süden die Fabrikvorstädte Neustadt, Sudenburg, Buckau, im Westen das Beamtenviertel Wilhelmstadt und im Osten das Villenviertel Friedrichstadt.

Der bedeutende Einfluß, den die Straßenbahnlinien bei dieser Entwicklung ausgeübt haben, ist schon bei Besprechung der Trambahngesellschaft hervorgehoben worden. Geradeso hat die Linie 5 für die Erschließung der Nordfront viel beigetragen. Und in neuerer Zeit ruft die Herrenkruglinie neben ihren Gleisen ein Villenviertel ins

[1]) Vgl. Rückert, „Finanzgeschichte Magdeburgs", 1904.

Leben. Sie hat auch noch die andere volkswirtschaftliche Bedeutung, dem an landschaftlichen Reizen, besonders an Waldkomplexen, sehr armen Magdeburg den Biederitzer Busch näher zu bringen. Außerdem ist sie vorläufig noch die einzige Verbindung der Stadt mit dem Rennplatz Herrenkrug und hat so viel an dem schnellen und großartigen Aufblühen des jungen Magdeburger Rennsports geholfen.

Die Nord-Süd-Linien haben das Aufblühen der Fabrikvorstädte Neustadt, Sudenburg und Buckau ungemein begünstigt. Sie schoben die Stadtperipherie immer mehr hinaus und ermöglichten das Aufkommen großer, geräumiger Fabriketablissements und das Wohnen der Arbeiter in der unmittelbaren Nähe ihres Beschäftigungsortes. Trotzdem muß man hier die merkwürdige Tatsache konstatieren, daß ein erheblicher Prozentsatz von Arbeitern im Norden seinen Wohnort und in den Fabriken des Südens seine Arbeitsgelegenheit hat, und in gleichem Maße umgekehrt. Für die Überwindung der so entstehenden Wegstrecken, die bis 10 km und mehr betragen, ist die Straßenbahn — mit besonderen Frühwagen — eine wesentliche Unterstützung. Leider sind wir nicht in der Lage, statistische Angaben über den Umfang dieses interessanten Verkehrs zu machen.

Über die Entwicklung der einzelnen Stadtteile gibt die nebenstehende Tabelle Aufschluß, zusammengestellt aus der „Magdeburger Statistik,“ Sonderabdruck aus dem Verwaltungsbericht der Stadt Magdeburg.

Am schärfsten tritt der Unterschied zwischen der Altstadt und der Wilhelmstadt hervor. Die Vorstadt hat sich im Durchschnitt 17 mal stärker entwickelt als die City.

Durch diese Dezentralisation hat sich sicherlich auch der Wohnungsstandard gehoben. So ist die Zahl der Wohnungen mit nur einem heizbaren Zimmer von 58 % der Gesamtzahl im Jahre 1886 auf 47,5 % im Jahre 1910 zurückgegangen. Doch spielen hierbei zu viel andere Momente, wie Bautätigkeit, Spekulation usw. mit, um den

Stadtviertel	Einwohnerzahl						Durchschn. jährliche Zunahme der Einwohnerzahl in %
	1910	1905	1900	1895	1890	1886	
Altstadt	93 542	91 772	86 948	82 409	85 094	76 497	0,93
Wilhelmstadt	31 597	27 456	21 458	15 314	10 620	6 692	15,8
Friedrichstadt	9 397	9 521	7 718	7 229	7 269	5 083	3,5
Sudenburg	39 660	35 363	30 560	28 674	26 326	16 009	6,1
Neustadt	53 523	51 047	47 127	43 700	39 019	30 027	3,3
Buckau	23 781	25 475	25 762	26 140	23 993	16 348	1,8
Rothensee	1 589	1 243	—	—	—	—	5,5

Einfluß der Straßenbahn genauer nachweisen zu können, zumal er sich immer nur indirekt äußern kann.

Ganz ähnlich steht es mit der Frage, welche Bedeutung die Straßenbahn für das Auswärts-Wohnen und in der Stadt Arbeiten hat. Nach Untersuchungen bei den Krankenkassen in Magdeburg wohnen fast 11 % aller Arbeiter außerhalb ihres Arbeitsortes. Freilich kommen als Verkehrsmittel dabei hauptsächlich wohl die Eisenbahn und das Fahrrad in Betracht. Doch unterhält auch die Straßenbahn eine Reihe Arbeiterfrühzüge, ausgehend von den Endstellen der Bahn Leipzigerstraße, Halberstädterstraße, Westfriedhof, Olvenstedterstraße, Lübeckerstraße, Wittenbergerstraße, Agnetenstraße, Friedrichstadt und Schönebeckerstraße. Diese Züge werden durchweg stark in Anspruch genommen. Besondere Arbeitertarife und Einzelfeststellungen über die Höhe der Frequenz dieser Züge existieren leider nicht. Sicherlich würde eine Weiterführung der betreffenden Linien bis zu den vorgelagerten Dörfern — verbunden mit der sukzessiven Eingemeindung derselben — überaus heilsame Wirkungen auf die Magdeburger Wohnungsverhältnisse ausüben und den Arbeitern noch viel mehr ein gesundes Wohnen auf eigener Scholle ermöglichen.

Im Anschluß hieran verdient auch der Einfluß der Bahn auf das Bildungswesen eine Erwähnung, indem den

an der Stadtpheripherie wohnenden Schülern der Besuch der Schulen — durch besondere Abonnements — erleichtert wird. Schon 1879 beförderte die Bahn 111 000 Schüler und 1898 sogar 228 000, also mehr als die doppelte Anzahl. Für die neuste Zeit fehlen uns leider genaue Angaben hierüber; doch kann eine weitere beträchtliche Steigerung als sicher angenommen werden. Auch die Vorteile für andere Berufsklassen und die Erleichterungen beim Besuch von Theater, Konzerten, Vorträgen usw. durch gute Bahnverbindung seien hier kurz erwähnt.

Gegenüber der Wohnungsdezentralisation muß die geschäftliche Zentralisation hervorgehoben werden, die sich in Magdeburg im Breiten Wegviertel vollzieht. Sie ermöglicht in einigen Branchen das Aufkommen großer Geschäfte mit reichhaltigster Auswahl oder weitgehendster Spezialisierung, indem der Kundenkreis sich nicht allein auf die nächste Umgebung beschränkt, sondern sich auch auf die Vororte im engeren und weiteren Sinne ausdehnt.

Einen ungemein wichtigen Einfluß hat die Straßenbahn auch auf die Entwicklung der Bodenpreise. Sie verhindert teilweise das abnorme Steigen der Preise für Grund und Boden in der Mitte der Stadt und erhöht dagegen den Wert des außerhalb liegenden Geländes.[1]) Sie wirkt so gewissermaßen regulierend auf eine gesunde Entwicklung des Wertzuwachses ein, indem sie das beste Mittel ist, um schädliche Bodenmonopole einer ungesunden Spekulation zu zerstören. Wie heilsam eine solche Verbindung von Bahnbau und Bodenpolitik ist, läßt sich in vielen Städten verfolgen.

Leider hat in Magdeburg der frühere Festungscharakter die Entwicklung der Grund- und Bodenverhältnisse derartig kompliziert, daß es ausgeschlossen scheint, die Einwirkungen der Straßenbahn im einzelnen zu verfolgen. Durch die sukzessive Aufgabe der Festungsbeschränkungen erfolgte dei Expansion Magdeburgs ganz anormal und sprunghaft; und so kommt es, daß man einen eigentlichen Wertzuwachs

[1]) Vgl. Großmann, a. a. O.

erst in den allerletzten Jahren nach Aufhebung der letzten Festungsbeschränkungen nachweisen kann; eher könnte man hier und da von Wertverminderungen sprechen. Daß die Straßenbahn einen nicht zu unterschätzenden Einfluß bei diesen Bewegungen gehabt hat, ergibt die einfache Überlegung. Denn sie ermöglichte erst die rationelle Ausnutzung der neu hinzukommenden Terrains und half so die durch den Festungscharakter künstlich erzeugten Monopole der alten Stadteile brechen.

VI. Die Frage einer Kommunalisierung der Magdeburger Straßeneisenbahn.

Zum Schluß muß noch ein wichtiges Problem behandelt werden: die Frage einer eventuellen Kommunalisierung der Straßenbahn.

Die Erfolge bei den Staatseisenbahnen und die günstigen Ergebnisse der städtischen Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke haben den Blick der Gemeinden auch auf die Straßenbahnen gelenkt. Entscheidend für die Kommunalisierung sind in der Hauptsache folgende äußeren Ursachen gewesen:[1])

1. die Weigerung der Privatgesellschaften, unrentable Linien zu bauen, so in Düsseldorf, München, Frankfurt, Cöln und Nürnberg;
2. die Unfähigkeit der Unternehmer, einen geregelten Betrieb durchzuführen, so in Königsberg und Naumburg;
3. die Unmöglichkeit, eine Einigung der Kontrahenten bei der Einführung des elektrischen Betriebes zu erzielen, so in München-Gladbach und Rheydt.
4. die rücksichtslose Ausnützung seiner Monopolstellung durch den Unternehmer, so in Berlin.

Auf die erbitterten Kämpfe, die sich bei dieser Gelegenheit zwischen Stadt und Gesellschaft abgespielt haben, kann hier nicht weiter eingegangen werden. Es sei auf

[1]) Vgl. Lindemann „Arbeiterpolitik und Wirtschaftspflege“. Bd. II. Stuttgart 1904, S. 212.

die eingehenden Schilderungen von Lindemann (a. a. O., S. 198) verwiesen.

Den Anfang mit dem Bau von Straßenbahnen machten in Deutschland die kleinen Städte Köpenick, Mariendorf, Rixdorf und Wiesloch, weil sie keinen Privatunternehmer finden konnten. Aber nur Wiesloch übernahm auch den eigenen Betrieb, die andern verpachteten ihre Strecken. Von den größeren Städten gingen zuerst zum Kommunalbetrieb über Frankfurt 1898, Cöln, Düsseldorf, München 1900, Nürnberg-Fürth 1902.

1901 befinden sich in Deutschland schon 29 Straßenbahnen im Besitz und Betrieb von Kommunen. 1909 sind 81 preußische und 32 bundesstaatliche Straßenbahnen im Besitz von Gemeinden. Über ihr Verhältnis zur Gesamtzahl gibt folgende Tabelle Aufschluß:[1])

Straßenbahnen in kommunalem	in Preußen				in den andern Bundesstaaten			
	km absolut	km v. Hundert der Ges. Zahl			km absolut	km v. H. d. Gesamtzahl		
	1909	1909	1908	1907	1909	1909	1908	1907
Besitz . . .	1 107	36,3	33,2	31,3	523	42,6	41,6	36,4
Betrieb . .	889	30,0	26,6	24,6	507	41,5	40,2	35,4

Das Anlagekapital aller preußischen Straßenbahnen beträgt 795 908 511 Mk., der außerpreußischen 252 015 226 Mk. und ist aufgebracht vom:

	in Preußen	den Bundesstaaten
Staat[2])	603 500	5 091 601
Provinzen	1 538 167	—
Kreise	12 339 449	—
Zunächst beteiligte	169 622 742	142 967 040
In sonstiger Weise	611 804 659	103 956 585

[1]) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen, 1910 und 1911.
[2]) Kleinbahnunterstützungsfonds.

In fiskalischem Eigentum befinden sich außerdem 5 Bahnen und zwar:

Straßenbahn	Betriebslänge in km	Eigentümer
Dresden—Cossebaude . . .	5,31	Kgr. Sachsen
Dresden—Heinsberg	8,89	"
Dresden—Kötschenbroda . .	7,22	"
Bühlau—Weißig	1,67	"
Lübeck	16,95	Lübeck

Es zeigt sich, daß die Städte mehr und mehr danach streben, die Straßenbahnen in ihren Machtbereich zu ziehen. Im allgemeinen muß auch zugegeben werden, daß in Deutschland die Kommunalbetriebe sich ganz gut bewährt haben. Man hat deshalb vielfach die Forderung einer vollständigen Verstadtlichung aller Straßenbahnen aufgestellt, sich dabei in der Hauptsache auf die Parallele der Staatseisenbahnen stützend.[1]) Doch dürfte diese Forderung sicher zu weit gehen: bei den Straßenbahnen kommen noch andere, besonders lokale Gesichtspunkte in Betracht.[2]) Hier kann diese Frage daher nur für jeden einzelnen Fall entschieden werden.

In dem vorliegenden Fall der Magdeburger Straßeneisenbahn sind die Rechte und Bedingungen der Kommunalisierung in den §§ 18—20 des Konzessionsvertrages festgelegt.

[1]) Vgl. Handbuch der Politik, Bd. I. W. v. Blume, Kommunalpolitik, S. 230; Deichen, Die Kommunalisierung der Straßenbahnen in Deutschland, Berlin 1899; Damaschke, Die Aufgaben der Gemeindepolitik, 1901, S. 201; Möller, Wohnungsnot und Grundrente aus Conrad's Jahrbücher III. Folge 23, Bd. 1, S. 40; Großmann, a. a. O., S. 224; Heiß, a. a. O., S. 73; Weiß, a. a. O., S. 82; Lindemann a. a. O., S. 188; A. Weber-Bonn, Die Großstadt und ihre sozialen Probleme, Leipzig 1908, S. 74; Ludwig, Kommunalpolitik und Sozialdemokratie, Berlin 1910, S. 131.
[2]) Vgl. Conrad, Leitfaden zum Studium der Volkswirtschaftspolitik, Jena 1911, S. 86.

Zunächst ist die Konzession auf 50 Jahre erteilt, von da an mit stillschweigender Verlängerung auf weitere 5 Jahre, wenn nicht ein Jahr vorher der Vertrag von einem der Kontrahenten gekündigt wird. Erlischt der Vertrag infolge Kündigung, so fallen die Gleise auf öffentlichen Straßen, Plätzen und Brücken im Stadtbezirk, die elektrische Streckenausrüstung, sowie die sämtlichen Wagen mit Ausnahme der in den letzten 5 Jahren angeschafften unentgeltlich als freies Eigentum an die Stadtgemeinde Magdeburg. Den Rest der Wagen, sowie die Bahngrundstücke mit aufstehenden Gebäuden und allen Einrichtungen kann die Stadt zum Taxpreise übernehmen. Die Stadt ist jedoch auch berechtigt, unter Verzicht auf ihr Übernahmerecht die gänzliche oder teilweise Beseitigung aller auf oder im öffentlichen Grunde vorhandenen Anlagen und die ordnungsmäßige Instandsetzung des letzteren auf Kosten der Unternehmerin zu verlangen.

Der Stadt Magdeburg ist ferner das Recht eingeräumt, während der Dauer des Vertrages die ganze betriebsfähige Anlage nebst sämtlichem Zubehör käuflich zu erwerben. Dieses Recht kann die Stadt Magdeburg von 5 zu 5 Jahren, zuerst am 1. Januar 1915 mit vorhergehender zwölfmonatlicher Anzeige ausüben.

Der Übernahmepreis wird gefunden aus dem Mittel des Taxwertes und des Nutzungswertes. Der Taxwert der Anlage wird geschätzt nach dem Zustande, in dem sie sich zur Zeit der Übernahme befindet. Der Nutzungswert wird nach dem Durchschnittsertrage der letzten 5 Jahre, wobei das günstigste und ungünstigste Jahr außer Betracht bleiben, in der Weise festgestellt, daß dieser Durchschnittsertrag kapitalisiert wird:

Bei der Übernahme

am 1.	Januar	1915	mit	dem	30	fachen	Betrage
„ 1.	„	1920	„	„	25	„	„
„ 1.	„	1925	„	„	20	„	„
„ 1.	„	1930	„	„	16	„	„
am 1.	Januar	1935	mit	dem	12	fachen	Betrage
„ 1.	„	1940	„	„	8	„	„
„ 1.	„	1945	„	„	4	„	„

Im folgenden seien nun die Vorteile und Nachteile einer Kommunalisierung der Magdeburger Straßeneisenbahn unter den drei Gesichtspunkten der städtischen Finanzpolitik, der volkswirtschaftlichen Produktionspolitik und der Sozialpolitik untersucht.[1]

Gerade beim ersten Punkte ist entschieden große Vorsicht geboten. Wie schon im zweiten Kapitel dieser Arbeit hervorgehoben ist, ist die Rentabilität der Straßenbahnen im allgemeinen keine besonders glänzende, und sie kann sich unter städtischer Regie noch bedeutend ungünstiger gestalten. Die Ausmalung der finanziellen Vorteile für die Gemeinden bei eigenem Betrieb ihrer Straßenbahnen, wie sie zum Beispiel Deichen[2] versucht hat, muß daher stark cum grano salis aufgenommen werden. Dieser rechnet beispielsweise aus, daß Magdeburg bei verstadtlichter Straßenbahn 1897/98 seine Gemeindeeinkommensteuer von 112 1/2 % auf 105 1/2 % hätte ermäßigen oder die Zensiten bis 1050 Mk. Einkommen steuerfrei lassen können. Zugegeben, daß bei städtischem Betriebe dieselben finanziellen Ergebnisse erzielt worden wären, was immerhin stark zu bezweifeln ist, so dürfte auch die Art dieser Berechnung vollkommen falsch sein. Denn Deichen scheidet dabei jede Verzinsung des Anlagekapitals aus und bringt auch einfach die Rückstellungen an den Dispositionsfonds für Betriebsänderungen usw. zur Verteilung.

Am schlagendsten werden seine durchaus unkaufmännischen Berechnungen durch das Beispiel Cölns widerlegt. Während Deichen für Cöln eine Verminderung der Gemeindeeinkommensteuer um volle 13 % bei kommunalem Betriebe weissagen zu können glaubt, muß Cöln jetzt für den Selbstbetrieb seiner Straßenbahn jährlich über 1 Million Mark an Reinverlust zuzahlen; seine Gemeindeeinkommen-

[1]) Vgl. Deichen, a. a. O.
[1]) a. a. O., S. 496.

steuer dagegen ist von 100 % auf 155 % im Jahre 1909 gestiegen.

Wenn man die jetzigen Verhältnisse bei der Magdeburger Straßeneisenbahn auf das Jahr 1915 überträgt, wo zum ersten Mal eine Kommunalisierung möglich wäre, so ergäbe sich folgende Sachlage für den Übergang der Bahn in städtische Regie. Im Jahre 1911 ist der Buchwert der Anlage inkl. Grundstücke usw. auf rund 11 780 000 Mk. beziffert. Der Taxwert dürfte aber nach unserm Dafürhalten noch erheblich höher ausfallen. Wenn man unter dem Durchschnittsertrag den Reingewinn verstehen muß, so ergibt sich derselbe für die letzten 5 Jahre auf rund 580 000 Mk. Das ergäbe kapitalisiert mit 30 einen Nutzungswert von rund 17,5 Millionen Mk., also einen mittleren Übernahmewert von 14 600 000 Mk. Erzielte also die Stadt denselben Betriebsüberschuß von rund 1 000 000 Mk., wie jetzt die Gesellschaft, so hätte sie davon zu zahlen: 600 000 Mk. für Zinsen (4 %), mindestens 200 000 Mk. für Erneuerungsfonds usw. und behielte einen Reingewinn von 200 000 Mk., während sie jetzt von der Gesellschaft 100 000 Mk. als Abgabe erhält. Wenn sie aber nicht so viel Überschuß herauswirtschaftet und für soziale und andere Zwecke größere Aufwendungen machen muß, so kann der mögliche Mehrgewinn sogar vollständig zusammenschrumpfen. Dazu kommt noch, daß 1915 der Übernahmepreis sich sicher noch erheblich teurer stellen wird, als vorhin hier angenommen wurde. Bei einem späteren Übernahmetermin freilich würden die Übernahmebedingungen für die Stadt günstigere werden und sicherlich eine Entscheidung dieser Frage aus rein finanziellen Motiven herbeiführen. Für die nächste Zeit dagegen dürfte die Kommunalisierung kaum im Interesse der Stadt liegen, da die möglichen Gewinne das zu übernehmende Risiko nicht aufwiegen.

Auf der andern Seite hat freilich A. Damaschke[1]) Recht, wenn er sagt: „Es ist direkt ein sozial-politischer

[1]) a. a. O., S. 201.

Widersinn, wenn Privat-Aktionäre in unserer Zeit 12 und mehr Prozent Dividende allein dem Umstande verdanken, daß in einer Straße eben nur eine Straßenbahn fahren kann, und daß gerade ihre Aktiengesellschaft das Monopol dieser Linie erhalten hat.“ Das Gesetz des unverdienten Wertzuwachses gilt auch für die Straßenbahnen; es gibt auch eine Grundrente der Straße. Aber gerade wie die Forderung der Verstaatlichung des gesamten Grund und Bodens mehr eine ideologische Spielerei ist, so dürfte auch das Verlangen nach Kommunalisierung aller Straßenbahnen mit dieser Motivierung eine völlig einseitige Verkennung der Tatsachen sein. Eine angemessene Regelung der Abgaben, die der Unternehmer der Stadt zu zahlen hat, dürfte hier in den meisten Fällen viel weiter führen, um die durchaus berechtigte kommunale Teilhaberschaft am Gewinnn der Straßenbahnen zu wahren. In Montreal und Toronto ist man sogar bis 15 und 20 % der Roheinnahmen gegangen.

In diesem Sinne kann auch in Magdeburg eine Modifizierung des Abgabenpassus befürwortet werden, da die heutige Progression nach den Bruttoeinnahmen pro Wagenkilometer praktisch genommen vollständig illusorisch ist. So gut der Gedanke an und für sich ist, so müßte er doch ergänzt werden durch eine schärfere, praktisch wirksame Progession nach einer anderen Richtung hin.

Weit schwieriger ist die Beurteilung der Kommunalisierungsfrage vom Standpunkte der volkswirtschaftlichen Produktionspolitik. Es liegt in der Natur der Sache, daß hier die speziellen Verhältnisse in Magdeburg mehr zurücktreten müssen, um vorerst einer allgemeinen Orientierung Platz zu machen. Da aber über diesen Punkt eine reiche Literatur[1]) zur Verfügung steht, wird sich die vorliegende Abhandlung auf die kurze Hervorhebung der Hauptpunkte beschränken und verweist im einzelnen auf die angeführten Literaturstellen.

[1]) Vgl. auch Anmerkung S. 67.

Der springende Punkt bei der ganzen Frage ist der Streit über die Qualifikation der Gemeinden für den Betrieb von Straßenbahnen. Man hat früher den Städten geringere Ertragsfähigkeit ihrer Betriebe, Schwerfälligkeit, unkulante Bedienung usw. vorgeworfen und ihnen die Befähigung für die Regie von Straßenbahnen abgesprochen.[1]) Aber in dieser Allgemeinheit können diese Vorwürfe sicher nicht aufrecht erhalten werden, besonders gegenüber den Aktiengesellschaften, die auch immer mehr die leichte Beweglichkeit des Privatunternehmers verloren haben. Doch läßt sich die Tatsache nicht aus der Welt schaffen, daß die Kommunen durchweg kostspieliger bauen[2]) und wirtschaften als das private Kapital, daß sie oft genug durch ihre Betriebe der Allgemeinheit ein beträchtliches Risiko und empfindliche Verluste aufbürden, ohne immer entsprechende Vorteile in anderer Richtung dafür zu erreichen. Nach unserer Ansicht würde auch die Stadt Magdeburg bei der Regie der Straßenbahn schlechtere finanzielle Resultate erzielen als die jetzige Verwaltung, selbst wenn sie durch Vereinigung mehrerer verwandter Betriebe an Verwaltungskosten, Kontrolle usw. sparen könnte.

Doch dürfte dieser Punkt immer nur eine untergeordnete Rolle bei der Beantwortung der Frage spielen.

Man hat dafür hervorgehoben, daß der Unternehmer leicht seine Monopolstellung zum Schaden des Publikums ausbeute: ein Einwand, der entschieden im einzelnen ausschlaggebende Bedeutung haben kann. Doch läßt sich auch von kommunaler Regie dasselbe sagen. Die städtischen Grundbesitzer haben oft genug ihren entscheidenden Einfluß im Stadtparlament gegen den Bau von notwendigen Vorortbahnen in die Wagschale geworfen, um ein Sinken der Miet- und Bodenpreise zu verhindern, das beim Bau der

---

[1]) Vgl. Hilse, Die Verstadtlichung der Straßenbahnen, Wiesbaden 1889, S. 69.

[2]) In der Schweiz 62% teuerer als das Privatkapital; vgl. Zezula, Zeitschrift für Kleinbahnen 1911, S. 3ff.

Bahnen durch Abfluß der Bevölkerung in die Vororte zu befürchten war.[1])

So gefährlich wird dies städtische Monopol gerade dadurch, daß eine Abhilfe seiner Schäden nur durch den Staat möglich ist, was bei dessen Unkenntnis der lokalen Verhältnisse wenig wünschenswert wäre. „Monopole[2]) sind schlimm, aber Regierungs- und Stadtverwaltungsmonopole sind es noch ganz besonders, weil sie am schwierigsten zu kontrollieren, zu regulieren oder aufzuheben sind“.

Beim Privatmonopol dagegen vermag sich die Stadt immer einen beträchtlichen Einfluß auf das Unternehmen zu sichern. So hat in Magdeburg die Stadt das Genehmigungsrecht für Bau- und Betriebspläne, Tarife, Konzession neuer Linien usw. Die Gesellschaft muß auf Verlangen der Stadt alle 5 Jahre 3 km. neuer Linien ausbauen usw. Freilich lassen sich nicht alle Wandlungen der Zeit und der Technik vorhersehen und in Betracht ziehen. Doch ist dafür eine Kündigung des Vertrages vorgesehen, um ev. nötige Modifizierungen erzwingen zu können.

Wir sind zwar weit entfernt davon, zu behaupten, daß die Bau- und Betriebspolitik der Gesellschaft die Interessen der Allgemeinheit lückenlos erfüllte, daß sie nicht hier und da zum Schaden Magdeburgs einseitig die Dividendeninteressen ihrer Aktionäre verfolgte; doch bezweifeln wir, daß der städtische Betrieb durchgreifende Besserungen bringen würde. Die Stadt Magdeburg ist finanziell auch nicht so gestellt, um bei Eigenbetrieb der Straßenbahn das Liniennetz so weitherzig zum Vorteil der Vorstädte auszubauen, daß ihre finanziellen Gewinne geschmälert würden. Wenigsten kann man im großen und ganzen eine derartige Tendenz bei den kommunalen Straßenbahnen nicht vorfinden. Man könnte eher sagen, daß die Städte etwaige Rechte aus den Konzessionsverträgsn geltend gemacht und

---

[1]) Vgl. Weiß, a. a. O., S. 92; Deichen, a. a. O., S. 466; Avebury, Staat und Stadt als Betriebsunternehmer, 1909, S. 53; Report of the special Committee appointed to investigate the Relations between cities and towns and Street Railway Companies. Boston 1898, S. 237.

[2]) Vgl. Avebury, a. a. O., S. 53.

den Ausbau der Bahnen vom Unternehmer erzwungen, als daß sie bei eigener Regie selbst das Risiko übernommen haben.

Dazu kommt noch ein anderer, allgemeiner Gesichtspunkt: wenn sämtliche Straßenbahnen kommunalisiert werden, wenn die Doktorin allgemein akzeptiert wird, daß die Gewinne aus ihnen dem großen Publikum und nicht dem Privatspekulanten gehören', dann kann leicht eine ebenso vollständige wie dauernde Lähmung des Unternehmergeistes herbeigeführt werden. Man hat zwar die Gefahren dieser allgemeinen Stagnation in technischer und wirtschaftlicher Beziehung durch den Hinweis auf die Staatseisenbahnen abtun wollen. Doch liegen bei den Straßenbahnen entschieden andere Verhältnisse vor, sodaß eine zu weit gehende Kommunalisierung hier die Interessen der Volkswirtschaft empfindlich benachteiligen könnte. Interessant sind die Angaben Avebury's [1]) über das Sträuben englischer Kommunen gegen die Einführung des elektrischen Betriebes bei den Straßenbahnen und die dadurch verursachte schwere Benachteiligung Englands gegenüber Amerika. Man sollte daher nur dort zum Kommunalbetriebe übergehen, wo wirklich ausreichende Gründe dafür vorhanden sind. Und das scheint bisher in Magdeburg noch nicht der Fall zu sein.

Die Kommunalisierung der Magdeburger Straßenbahn ist ferner zu betrachten unter dem Gesichtspunkt der Sozialpolitik, innerer wie äußerer. Die sozialen Einflüsse einer Straßenbahn auf ihr Wirkungsgebiet sind im vorigen Kapital ausführlich erörtert und auch soeben schon wiederholt gestreift worden; aus ihrer folgenreichen Tragweite die Notwendigkeit eines kommunalen Eingriffes zu folgern, liegt ungemein nahe und ist oft geschehen: [2]) „Nur dann, wenn die Straßenbahnen sich in städtischer Verwaltung befinden, können die richtigen Konsequenzen aus dem Satze gezogen werden, daß die Wohnungsfrage eine Verkehrsfrage

[1]) a. a. O., S. 17.
[2]) Vgl. A. Weber, a. a. O., S. 94.

ist. Nur die Stadt vermag aus den Straßenbahnen eine Wohlfahrtseinrichtung zu machen, sie kann wirklich soziale Politik treiben."

Wir glauben uns nach den vorhergegangenen Ausführungen kurz fassen zu können. Gewiß ist dieser Punkt die wichtigste Aufgabe des ganzen Straßenbahngewerbes, und der Gedanke, seine Schwierigkeiten durch die Kommunalisierung mit einem Schlage zu lösen, hat viel verlockendes an sich. Doch können wir uns des Eindrucks nicht erwehren, daß auf diese Art der gordische Knoten nur — durchgehauen ist. Noch haben die Städte ihre Qualifikation zu der Durchführung dieser Aufgaben nicht erwiesen. Einigen guten Erfahrungen stehen auch schlechte gegenüber. Ohne Frage ist auf einem Gebiete von so eminent sozialer Bedeutung ein behördlicher Eingriff nicht nur Recht sondern sogar Pflicht. Nur vermögen wir nicht einzusehen, warum für alle Fälle das kommunale Betriebsmonopol die einzige Lösung sein soll. Man kann vielmehr durch sorgfältige Abfassung der Konzessionsverträge die Hauptfehler des Privatbetriebes in den meisten Fällen unschädlich machen, ohne die Gefahren des Kommunalbetriebes mit zu übernehmen. Auch in Magdeburg wird man vielleicht auf diesem Wege weiter kommen, als wenn die Stadt selber sich die Regie des Straßenverkehrs aufbürdete. Daß diese Lösung freilich immer nur ein gefährlicher Kompromiß ist und bleiben wird, sei zugegeben. Wir werden daher am Schluß noch auf einen andern Weg hinweisen, der nach unserem Dafürhalten Aussicht hat, einmal große Bedeutung zu gewinnen.

Dasselbe läßt sich von der Tariffrage sagen. Wenn man allerdings wie Fr. Naumann vollständige Unentgeltlichkeit der lokalen Personenbeförderung verlangt, so bleibt nur die Kommunalisierung übrig. Doch ist vorläufig diese Forderung eine Utopie und wird es wohl immer bleiben. Und die Festsetzung der Tarife nach dem reinen Gebührenprinzip (Deckung der Selbstkosten) klingt wohl sehr schön, hat aber erhebliche Schwierigkeiten im Gefolge, sodaß sie

auch von den Anhängern der Kommunalisierung selten gefordert wird.[1])

Wenn man also diese theoretischen Ideale aufgibt, so bleiben keine wichtigeren Gründe für die Kommunalisierung mehr übrig. Denn vermöge ihrer Tarifhoheit vermag sich die Stadt genügenden Einfluß zu sichern, um die Tarife den natürlichen Anforderungen anzupassen, vielleicht als unbeteiligter Dritter noch besser, als wenn sie selbst Unternehmer wäre. Auch in Magdeburg ist eine Ermäßigung für Arbeiterkarten oder Abonnements unbedingt anzustreben. Doch könnte die Stadt diese soziale Maßregel sicher auch bei der Gesellschaft durchdrücken, ohne selbst die Leitung der Bahn in die Hand zu nehmen. Als wichtiger Punkt kommt noch hinzu, daß die Städte leicht teuerer wirtschaften als das Privatkapital, sodaß in einzelnen Fällen nach der Kommunalisierung Tariferhöhungen eintreten mußten, statt der erhofften Ermäßigungen.

In der inneren Sozialpolitik soll sich durch die Kommunalisierung eine Besserung der Lage der Angestellten ergeben. Es muß zugegeben werden, daß dies in den städtischen Betrieben vielfach in weitgehendem Maße erreicht ist; es muß aber ebenso hervorgehoben werden, daß — auf kommunale Anregung hin — in vielen Privatbetrieben dieselben Tendenzen verfolgt und realisiert worden sind. Die Lage der Angestellten bei Gemeindebetrieben ist daher nicht so bedeutend besser, als die der andern, um aus ihr die Forderung einer Kommunalisierung ableiten zu können. Es ergibt sich nämlich nach einer Zusammenstellung aus dem Jahrbuch des deutschen Transportarbeiterverbandes, 1910, Seite 143:

Es zeigt sich also, daß die Lage der Angestellten in Magdeburg erheblich besser ist als beim Durchschnitt der Kommunalbetriebe. Freilich sind dabei viele kleinere Städte mit billigeren Lebensbedingungen einbegriffen. Doch auch der Vergleich mit der Kommunalbahn in Halle a. S. zeigt für Magdeburg kein ungünstiges Bild. Besonders da

[1]) Vgl. Großmann, a. a. O., S. 267.

Betrieb	Durchschnittliche Jahreslöhne				Anzahl der Arbeitsstunden pro Tag der		Anzahl der Arbeitstage pro Jahr der	
	der Fahrer in den ersten		der Schaffner in den ersten					
	5 Jahren	10 Jahren	5 Jahren	10 Jahren	Fahrer	Schaffner	Fahrer	Schaffner
Magdeburg . . .	1392,0	1476,0	1272,0	1320,0	10	11	317	317
Halle	1392,0	1482,0	991,20	1075,20	9	9	341	341
Durchschnitt von 50 kommunalen Betrieben . . .	1276	—	1160	—	10	—	323,5	—

in Magdeburg die Angestellten gewissermaßen pensionsberechtigte Beamte sind, wird ihnen eine Kommunalisierung kaum nennenswerte Vorteile bringen. Denn ihre berechtigten Wünsche werden sie nach und nach sicherlich selber durchdrücken.

Rein äußerlich kann übrigens durch eine weitgehende Verstadtlichung der Straßenbahnen eine Paralysierung des Unternehmergeistes, eine Stagnation des ganzen Gewerbes eintreten, die eine gedeihliche Fortentwicklung verhindert und so vielen Existenzen die Erwerbsmöglichkeiten nimmt, ja unter Umständen sogar die Lage der vorhandenen Angestellten verschlechtert. Außerordentlich interessant sind hierüber die Ausführungen Avebury's,[1]) der aus der Entwicklung Englands und Amerikas die Benachteiligung der englischen Arbeiterinteressen durch die staatlichen und städtischen Eingriffe nachweist.

Schlufs: Andere Gesellschaftsformen.

So glauben wir gezeigt zu haben, daß die städtische Regie der Magdeburger Straßenbahn kaum einen nennenswerten Vorteil gegen die jetzigen Zustände bezeichnen würde.

Daß freilich der vorgeschlagene Weg einer schärferen städtischen Kontrolle durch Verträge das Ideal verkörpere, soll damit nicht behauptet werden. Denn ein Privatwerk kann der Stadt nicht dauernde Einflußnahme auf seinen Betrieb zugestehen. Aber ebenso wenig kann ein Vertrag so abgefaßt werden, daß er für Jahrzehnte durch genaue Bezeichnung und Beschränkung der Rechte und Pflichten allen Möglichkeiten veränderter Verhältnisse Rechnung trägt. Wer vermag alle Wandlungen der Technik und der Verkehrsbedürfnisse im voraus zu überschauen!

Man hat deshalb das System der Kapitalbeteiligung vorgeschlagen, ohne aber zu einer befriedigenden Lösung zu gelangen. Denn ist die städtische Beteiligung zu gering, so ist sie einflußlos; ist sie zu überragend, so treten leicht wieder die Nachteile des reinen Kommunalbetriebes hervor, und das Privatkapital zieht sich zurück.

Alle diese Schwierigkeiten der Regieverwaltung, des Vertragsverhältnisses und der Beteiligungsgemeinschaft will

[1]) a. a. O., S. 132.

eine neue Gesellschaftsform vermeiden: „die gemischte, wirtschaftliche Unternehmung[1])" [G. w. U.], die öffentlich zuerst 1911 in der „deutschen Juristenzeitung" von Ministerialdirektor, Dr. Freund, dem „Vater des Zweckverbandes Großberlin" vorgeschlagen worden ist. Die öffentliche Körperschaft tritt in die Privatgesellschaft mit einer Kapitalbeteiligung ein, die geringer ist als der private Teil des Gesellschaftsvermögens. Hierdurch wird der Charakter des privatwirtschaftlichen Erwerbsunternehmens gewahrt und ungesunde bürokratische und kommunalsoziale Rücksichten ausgeschieden, dagegen der billige Kommunalkredit dem Unternehmen zugeführt. Dafür erhält die Kommune einen besonderen Sitz im Aufsichtsrat und aufschiebendes Vetorecht gegen alle Beschlüsse, die das öffentliche oder kommunale Interesse verletzen. Die endgültige Regelung solcher Fragen erfolgt dann durch ein besonderes Schiedsgericht. Es finden sich also Sonderrechte der öffentlichen Korporation, die durch Sonderpflichten kompensiert sind. Es ist der Versuch einer Verschmelzung des Sozialismus mit dem Individualismus. Allerdings müßte notwendigerweise ein Reichsgesetz erst die Grundlagen für diesen Zwischenbau aus den älteren Formen des öffentlich-rechtlichen Korporationsbetriebes und dem reinen privatrechtlichen Betriebe schaffen.

Diese Verbindung kapitalistischer Geschäftsinteressen mit der Fürsorge für das Allgemeinwohl hat sich in den letzten Jahren wenn auch nur zögernd, aber immer deutlicher entwickelt. Es sei nur an die niederrheinische Licht- und Kraftwerke-A. G. in Rheydt und das von Hugo Stinnes ins Leben gerufene rheinisch-westfälische Elektrizitätswerk zu Essen erinnert. Man kann freilich aus diesen Versuchen noch keine definitiven Schlüsse ziehen; doch zeigt sich klar und deutlich die Tendenz und die Notwendigkeit derartiger Bestrebungen. Und wir hoffen, daß die Förderung und Sicherung einer solchen Gesellschaftsverbindung von Kommunen und Privaten durch ein Reichsgesetz überaus

[1]) Vgl. „Zukunft" 1912, Nr. 48.

heilsame Folgen, besonders für die schwächeren, öffentlichen Korporationen mit sich bringen wird.

Gerade auf dem Gebiete des Straßenbahngewerbes eröffnen sich hiermit die aussichtsreichsten Perspektiven. Dadurch, daß die Stadt ihre Beamten, wie ihre öffentlich rechtlichen Machtbefugnisse in den Dienst der gemischten wirtschaftlichen Unternehmung stellt, könnte die für beide Teile ersprießliche Amalgamierung der Interessen erzielt werden. Die Straßenbahnen würden nicht, wie so häufig, als Fremdkörper das Gebiet der Stadt durchschneiden, sondern könnten zu einem harmonischen Ganzen mit dem verwandten Problem eines ethischen und ästhetischen Bebauungsplanes vereinigt werden. Vielleicht könnte eine solche G. w. U., nach amerikanischem Vorbilde, sich auch aktiv an der Bodenerschließungspolitik beteiligen, deren Notwendigkeit sich für die Kommunen als immer dringender herausgestellt hat.

Wir wollen die schwerwiegenden Bedenken gegen derartige Machtanhäufungen nicht leugnen; doch glauben wir, daß das dualistische Prinzip der G. w. U. — wenn die richtige Form für die Ausbalanzierung der Machtbefugnisse der Contrahenten gefunden ist, was freilich vorerst einige Schwierigkeiten machen wird — die besten Sicherheiten gegen eine schädliche Ausbeutung der Machtmittel bildet, während auf der andern Seite eine harmonische, großzügige Politik in allen diesen ineinander übergreifenden Problemen von unschätzbarem Werte für die Allgemeinheit sein wird.

Lebenslauf.

Ich bin geboren am 15. November 1888 zu Ihleburg, Kr. Jerichow I, als Sohn des verst. Pastors O. Dannehl, ev. Konfession und preußischer Staatsangehöriger. Von Ostern 1900 bis Oktober 1907 besuchte ich das Kgl. Viktoriagymnasium zu Burg bei Magdeburg und erhielt dort das Zeugnis der Reife. Von Oktober 1907 bis Ostern 1912 studierte ich auf der Kgl. Technischen Hochschule zu Berlin Bauingenieurwesen und bestand daselbst Ostern 1911 die Vorprüfung zu der Diplomprüfung. Im Jahre 1909/10 genügte ich in Koblenz beim Telegraphenbataillon III meiner Militärpflicht, und im Herbste 1911 arbeitete ich praktisch an der Hoch- und Untergrundbahn in Hamburg. Ostern 1912 bezog ich die Universität Halle a. S. und studierte daselbst Nationalökonomie bis Ostern 1913.

Walter Dannehl.

END OF
TITLE